

Pour la publicité s'adresser à M. Jacques ARNAUD, 56, Fg Saint-Honoré, Paris (8^e)

SOMMAIRE

COMITE D'ADMINISTRATION DU P.C.M.

Procès-verbal de la séance du 6 février 1934.

GROUPE DES MINES.

Lettre à M. le Ministre du Travail.

FEDERATION DES ASSOCIATIONS DES CADRES SUPERIEURS TECHNIQUES.

Composition du Conseil.

TOURNEE PARISIENNE DU P.C.M. DE JANVIER 1934.

Notes techniques.

a) Aménagement des boulevards militaires de la région Est de Paris.

b) Construction de la ligne métropolitaine n° 14.

NOTES ET DOCUMENTS.

Arrêt du Conseil d'Etat.

Question écrite

MODIFICATION DANS LA COMPOSITION DES CONSEILS, COMITES, COMMISSIONS, ETC

MODIFICATION DANS LA REPARTITION DES SERVICES.

NOMINATIONS.

MUTATIONS.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

VII^e CONGRES INTERNATIONAL DE LA ROUTE.

Entreprises Albert Cochery, S.A.

CAPITAL 12 MILLIONS — SIÈGE SOCIAL A EBANGE (MOSELLE)

BUREAUX COMMERCIAUX

6, rue de Rome, PARIS (8^e)

GOUDRONS pour ROUTES

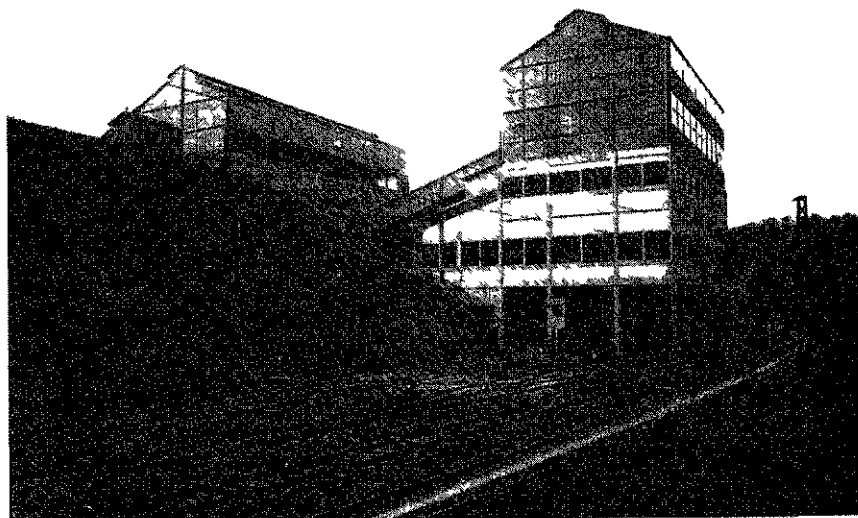
“ SUPERACCO ”

(Goudron spécial à séchage rapide)

TARMACADAM

TARBÉTON

Fournitures et Applications



Nouvelle installation de concassage de laitiers de hauts fourneaux
de MM. les Petits-Fils de François de Wendel et C^{ie}. — Jœuf (M.-et-M.)

CAPACITÉ DE PRODUCTION : 2.000 T. PAR JOUR

Agents généraux de Vente : Entreprises A. Cochery

SOCIÉTÉ AUXILIAIRE DES DISTRIBUTIONS D'EAU

REGISTRE
DU COMMERCE
SEINE N° 11.659

S. A. D. E.

TÉLÉPHONE
ANJOU + 60-02

Société Anonyme au Capital de Trente-Six Millions de Francs

SIÈGE SOCIAL : 5, Rue Tronson-du-Coudray, PARIS-8^e

ENTREPRISE GÉNÉRALE D'ADDUCTIONS ET DISTRIBUTIONS D'EAU

FORAGES - PUITTS - CAPTAGES - FILTRATION
STÉRILISATION - JAVELLISATION

— STÉRILISATEURS SADE —

USINES ÉLÉVATOIRES - RÉSERVOIRS

LOCATION-VENTE -- ENTRETIEN DE COMPTEURS DIVISIONNAIRES

CANALISATIONS DE TOUS SYSTÈMES

INSTALLATIONS SANITAIRES

APPAREILS PUBLICS - SERVICE INCENDIE

ÉTUDES ET PROJETS

Entrepreneur de la Compagnie Générale des Eaux

15 SUCCURSALES DANS LA BANLIEUE DE PARIS

ARRAS, 43, rue de Lille.

LAGNY, 12, Place du Marché-au-Blé.

LENS, 22, rue de l'Abattoir.

LILLE (St-André lez), 8, rue de la Gare.

LYON, 42, chemin Saint-Gervais.

PIENNES (M.-et-M.).

RENNES, 13, rue Kléber.

ROUEN, 12, rue du Fardeau.

TOULON, route du cap Brun.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE SALUBRITÉ

Société Anonyme au Capital de 1 500 000 Francs

SIÈGE : 5, Rue Tronson-du-Coudray, PARIS -- ATÉLIERS DE CONSTRUCTIONS : 42, Rue de Belfort, COURBEVOIE (Seine)

Téléphone : ANJOU + 60-02

INSTALLATIONS BIOLOGIQUES : FOSSES SEPTIQUES

CABINES SULTANES

RÉSEAUX D'ÉGOUTS — PROCÉDÉ A CHASSE D'AIR

DÉCANTATION - ÉPURATION DES EAUX D'ÉGOUTS - BOUES ACTIVÉES

INCINÉRATION DES ORDURES MÉNAGÈRES

ÉTUDES — CONSTRUCTION — EXPLOITATION

CONDUITES BONNA

EN ACIER SOUDÉ AVEC DOUBLE REVÊTEMENT
EN BÉTON ARMÉ

TUYAUX EN BÉTON CENTRIFUGÉ ARMÉ OU NON ARMÉ
TOUS DIAMÈTRES POUR EAU, GAZ ET ASSAINISSEMENT TOUTES PRESSIONS

USINES

Conflans-Ste-Honorine (S.-et-O.)

Alger -- Casablanca -- Bruxelles

SOCIÉTÉ DES TUYAUX BONNA

Société Anonyme au Capital de 10 Millions

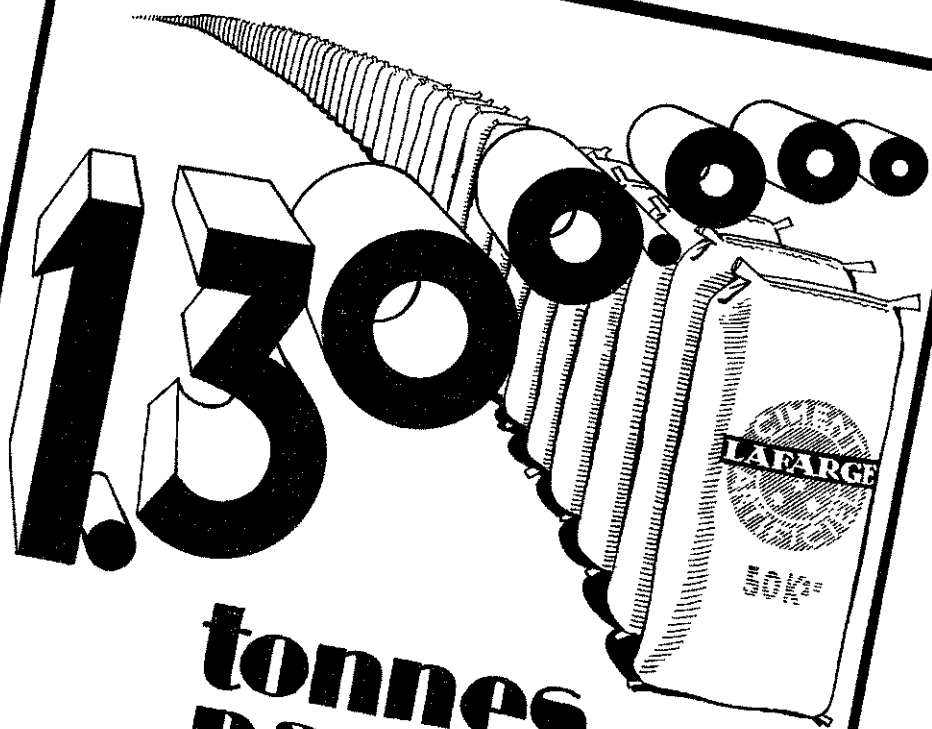
25, Rue Pasquier, PARIS (8^e)

Téléphone : ANJOU + 60-02

USINES

Livourne -- Copenhague

Montréal -- Vancouver



1300
tonnes
par an
15 USINES

SUPERCIMENT LAFARGE
 CIMENT ARTIFICIEL
 SUPERBLANC LAFARGE
 CIMENT EXTRA-BLANC
 FONDU LAFARGE
 ÉLECTRO-FONDU
 CIMENT DE LAITIER
 CHAUX LAFARGE

**CHAUX &
 CEMENTS**

DE LAFARGE & DU TEIL

AGENCES: MARSEILLE, VIVIERS, LYON, VITRY LE FR., SÈTE, CALAIS, ANGOULÈME,
 ADMINISTRATION CENTRALE: PARIS, 19, Boul. Malesherbes

D I E S E L

Moteurs de 4 à 400 CV — 1000 à 325 tours

Simple et robuste

Sans distribution

Sans soupapes

Sans arbre
à cames

Démarrage
à froid

Grande
simplicité
de conduite

Faible
consommation
de combustible
garantie
et maintenue

Toutes applications industrielles

Moteurs fixes

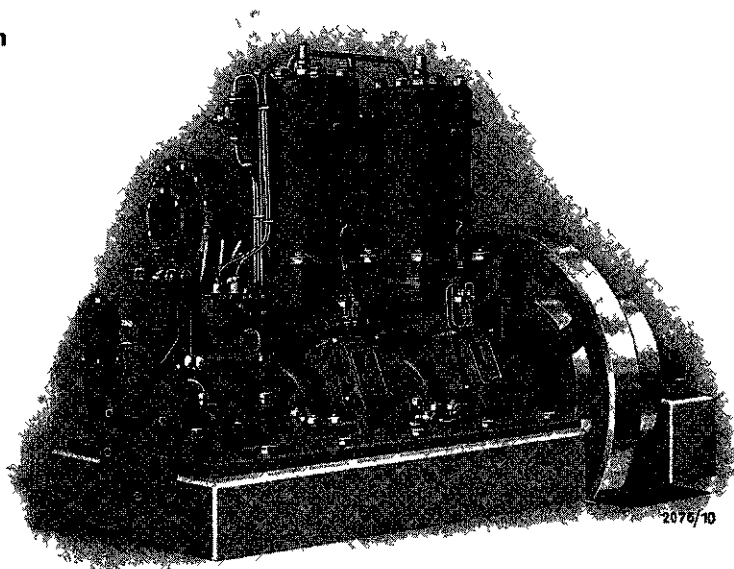
Groupes marins

Groupes
électrogènes

Moto-pompes

Moto-
compresseurs

Rouleaux
compresseurs

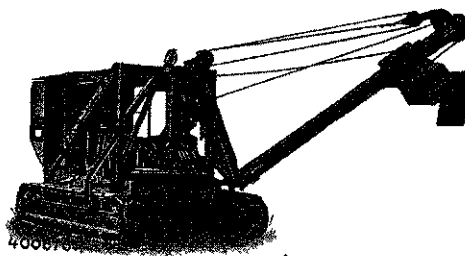


Pelle mécanique à chenilles Climax BEARCAT avec six équipements

Pelle en butte

Piocheuse

Horizontale



Dragline

Niveleuse

Preneuse

Moteur Diesel ou essence

Vente - Location - Prix très bas - Facilités de paiement



Société Française des Moteurs "CLIMAX"

42, Boulevard de la Bastille, Paris (XII^e)

TÉLÉPHONE DIDEROT 90-74, 90-75

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 25.000.000 DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL : 16, RUE DE LA BAUME, PARIS (8^e)

Téléph. : Elysées 98-93 et 94

BUREAUX à :

LYON, NANCY, TOULOUSE, PONTARLIER, NANTES, CASABLANCA

USINE à VILLEURBANNE (Rhône)

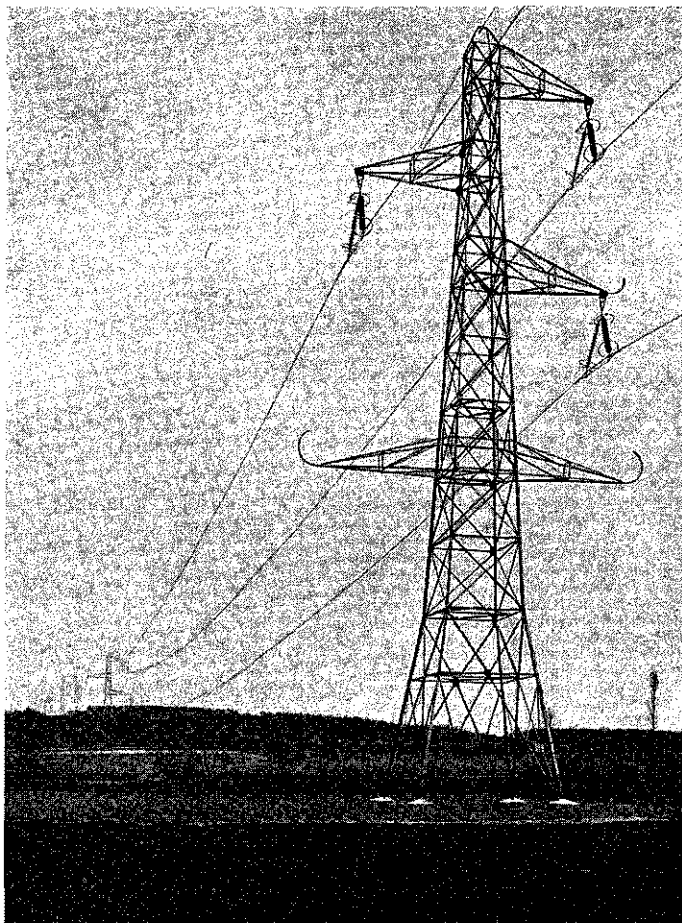


Réseaux
complets
de
distribu-
tion
d'énergie

■
Transports
de force

■
Traction
électrique

■
Stations
centrales



Postes

■
Tableaux

■
Postes
de
transforma-
tion
avec
redres-
seurs
à vapeur
de
mercure

Ligne 220.000 volts. Eguzon-Distre

PROCÉDÉS de CIMENTATION FRANÇOIS

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.000.000 DE FRANCS

Siège social : 36 bis, Avenue de l'Opéra, PARIS

Bureaux : ALGER, 21, rue Michelet

R. C. Seine 245.045 B

ASSÈCHEMENT DE TOUS TERRAINS AQUIFÈRES

Étanchement
de barrages
et de leurs assises

Creusement
de tunnels, puits
et galeries

Méthode spéciale
d'injection
des
alluvions graveleuses
à toute profondeur

Procédés spéciaux
brevetés
DE SILICATISATION
ET INJECTIONS
DE CIMENT
A HAUTE PRESSION

Réparation
des fondations
de Monuments
Edifices publics
Piles de ponts, etc.

Sondages à battage
et à rotation
pour

Etudes de terrains
Etudes géologiques

QUELQUES TRAVAUX EXÉCUTÉS :

Assèchements de barrages : Fully (Suisse), Champagny (Haute-Saône)

Cimentation d'assises de barrages : Camarassa (Espagne), Oued Fodda Ghrib (Algérie).

Injection d'alluvion : barrage de Charon (Algérie).

Réparation de monuments : Tour de Pise (Italie), Cathédrale Saint-Paul (Londres).

Injection de piles de pont : Waterloo Bridge (Londres).

Creusement de tunnels : Tunnel de Mersey (Angleterre).

BETONAC

Revêtements durcisseurs de haute résistance.
Revêtements de protection pour OUVRAGES
HYDRAULIQUES.
Dallages industriels (ateliers, quais, cours, etc.)
Revêtements spéciaux d'usure
(silos, caniveaux, chapes hydrofuges, etc.)



**COMPRESSEURS D'AIR
OUTILLAGE PNEUMATIQUE
MATÉRIELS DE RÉPANDAGE**

Spiros
DEPUIS 1842

USINES ET SIÈGE SOCIAL :
26-30, Rue de la Briche
SAINT-DENIS (Seine)

Téléphone :
PLAINE 00-27, 01-38, 04-14, 08-49

SUCCURSALES A **PARIS, BRUXELLES, LONDRES, MADRID**
et à **Alger, Bordeaux, Dijon, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Rennes, Tours**

MATÉRIEL DE TRAVAUX PUBLICS

A. SCHARS

48 à 54, rue Achard -:- BORDEAUX

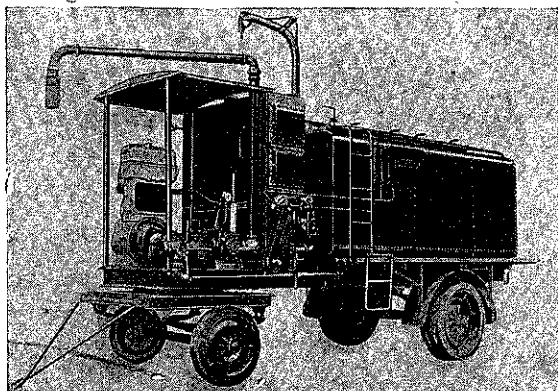
APPAREIL POUR OPÉRER LE MÉLANGE **GOUDRON-BITUME** LA FUSION ET LE FLUXAGE DES BITUMES

(BREVETÉ S. G. D. G.)

Cet appareil peut être utilisé suivant le cas envisagé :

- 1° — A faire fondre et à incorporer une certaine proportion de bitume au goudron, en introduisant en même temps le bitume froid et le goudron froid dans le même récipient ; le chauffage du goudron par circulation fait entrer en fusion le bitume contenu dans des paniers.
- 2° — A utiliser du goudron ou une huile appropriée comme fondant pour amorcer le chauffage des bitumes purs et arriver à une fusion continue sans crainte de surchauffe localisée, qui entraînerait la cokéfaction, ou modifierait les propriétés du bitume.
- 3° — A additionner aux bitumes bruts la quantité d'huile nécessaire à leur fluxage, pour être utilisés sur routes.
- 4° — Comme poste réchauffeur mobile. Grâce à son calorisateur de grande surface il permet d'approvisionner les répanduses en goudron dégourdi ou chauffé à la température nécessaire au répandage.

**NOTICES
DESCRIPTIVES
sur demande**



Poste mobile pour la fabrication du Goudron-Bitume
Chauffage au mazout

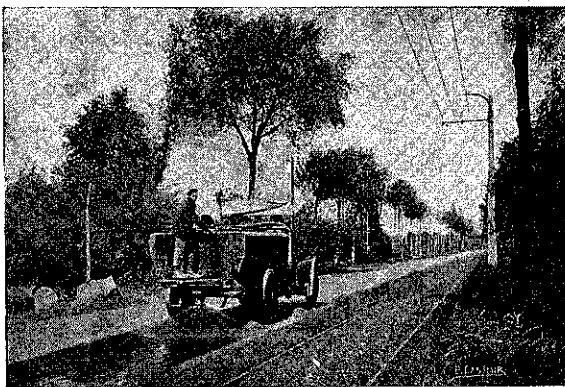
Les expériences que nous suivons depuis plusieurs années ont prouvé que notre matériel a toujours donné des mélanges goudron-bitume parfaitement homogènes.

Malgré les différences considérables que présentaient les produits traités, aucune trace de décantation n'est apparue même après cinq mois de

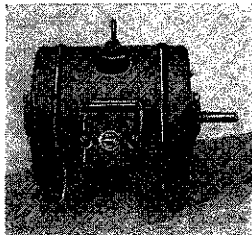
**NOTICES
DESCRIPTIVES
sur demande**

stockage du mélange.

Cette homogénéité obtenue à basse température a permis l'épandage des goudrons bitume à 20 0/0, aux environs de 100°, c'est-à-dire que l'application de ce mode de revêtement n'est ni plus dangereuse, longue ou onéreuse qu'un goudronnage ordinaire.



Répandage par Appareil Diffuseur
Brevetés France et Etranger



DEPUIS LES PETITS
MOTEURS DE 0,3 CV...

TOUT CE
QUI CONCERNE
LES
APPLICATIONS
INDUSTRIELLES
DE
L'ELECTRICITE

Les Forges et Ateliers de Constructions
Électriques de

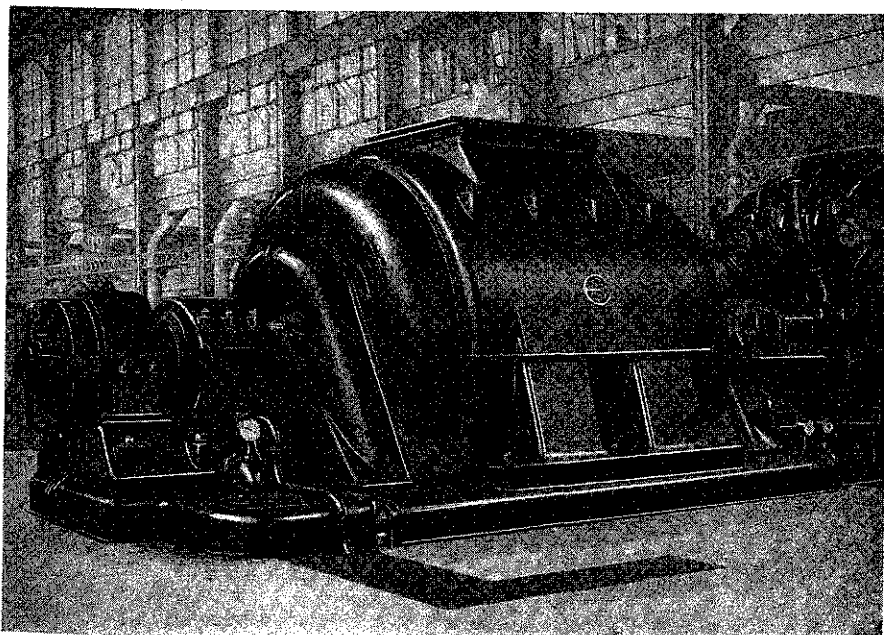
JEUMONT

75, BOULEVARD HAUSSMANN, PARIS (8^e)
DIRECTION GENERALE A JEUMONT (NORD)

construisent

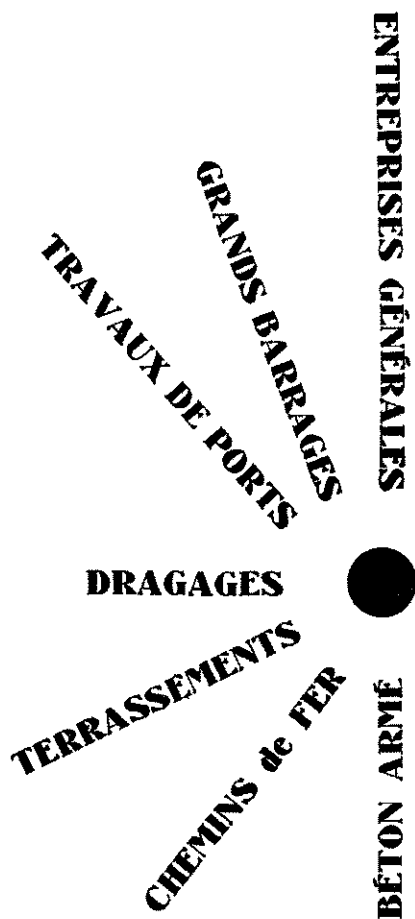
- Machines tournantes - Câbles et Fils
- Appareillage gros et petit - Turbines
- Barrages - Vannes
- Appareils de levage - etc... etc...

DE 2.000 KVA. A 3.000 T/M.
JUSQU' AUX ALTERNATEURS



**“ ENTREPRISES
INDUSTRIELLES
et
TRAVAUX PUBLICS ”**

Capital : 10 millions de francs

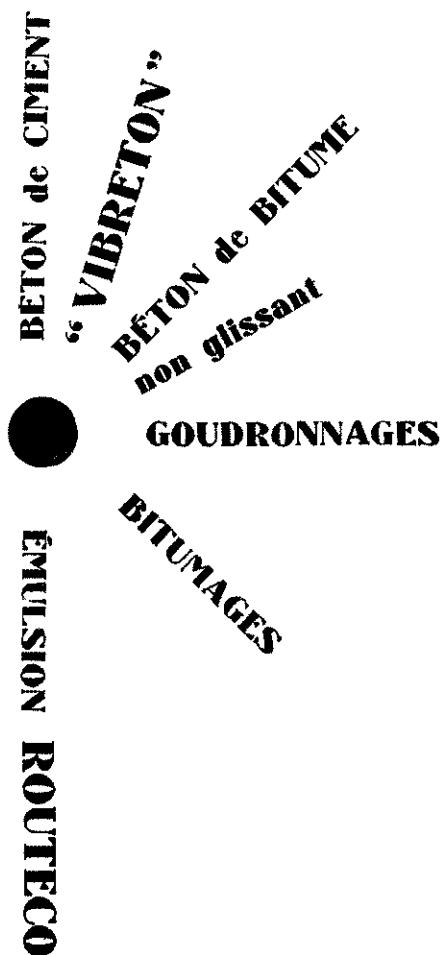


**FONDATIONS difficiles
par
rabattement de nappe
ou
pétrification du sol**

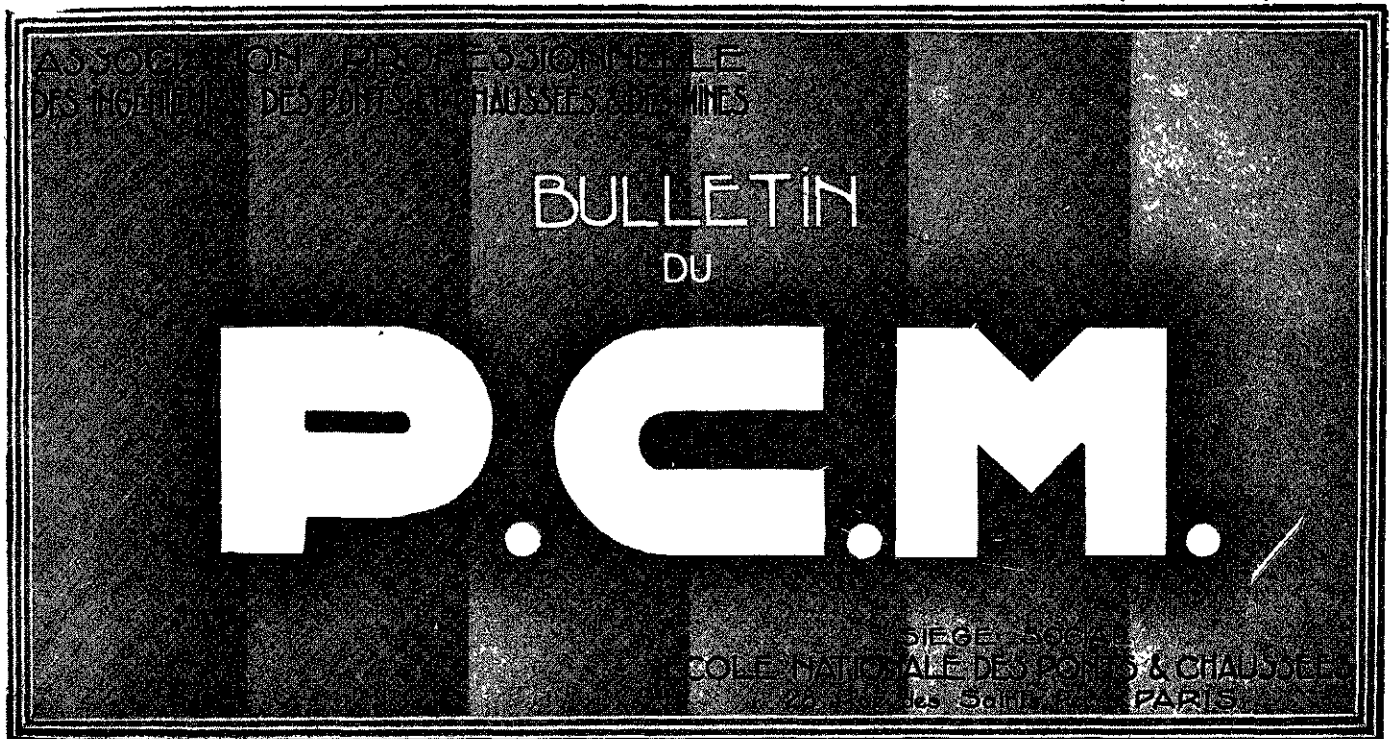
**39, rue Washington
PARIS**

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
des
ROUTES
ÉCONOMIQUES**

Capital : 2 millions de francs



**39, rue Washington
PARIS**



Pour la publicité s'adresser à M. Jacques ARNAUD, 56, Fg Saint-Honoré, Paris (8^e)

SOMMAIRE

COMITE D'ADMINISTRATION DU P.C.M.

Procès-verbal de la séance du 6 février 1934.

GROUPE DES MINES.

Lettre à M. le Ministre du Travail.

FEDERATION DES ASSOCIATIONS DES CADRES SUPERIEURS TECHNIQUES.

Composition du Conseil.

TOURNEE PARISIENNE DU P.C.M. DE JANVIER 1934.

Notes techniques.

a) Aménagement des boulevards militaires de la région Est de Paris.

b) Construction de la ligne métropolitaine n° 14.

NOTES ET DOCUMENTS.

Arrêt du Conseil d'Etat.

Question écrite

MODIFICATION DANS LA COMPOSITION DES CONSEILS, COMITES, COMMISSIONS, ETC

MODIFICATION DANS LA REPARTITION DES SERVICES.

NOMINATIONS.

MUTATIONS.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

VII^e CONGRES INTERNATIONAL DE LA ROUTE.

PORTLAND ARTIFICIEL

ROC

LE DERNIER NÉ...
LE MEILLEUR...

ROC doit sa supériorité à l'excellence des matières premières et à la perfection de sa fabrication.

ROC est garanti pur. Il ne contient ni fondant, ni colorant, ni laitier, ni produits chimiques.

ROC n'est pas un Superciment. C'est un ciment portland normal dont les résistances rivalisent celles des superciments.

**HATEZ-VOUS DE FAIRE UN ESSAI
AVANT DE TRAITER VOS ACHATS**

LAMBERT FRÈRES & C^{IE}

Société en commandite par actions au capital de 27 500 000 francs

Siège social : CORMEILLES-EN-PARISIS (Seine-et-Oise)

USINE A CORMEILLES-EN-PARISIS, S.-&-O. (12 kilom de Paris)
Chargement sur camions à l'usine. Livraisons directes sur chantiers à Paris
et en banlieue.

DÉPOTS : PARIS, Quai de la Rapée (face la rue Villiot).

— Quai Debilly (près le pont d'Iéna).

COURBEVOIE, 35, Quai de Seine.

CHOISY-LE-ROI, 1, Avenue de Danville.

AUBERVILLIERS, 25, Rue de la Haie Coq

VERSAILLES, 9, Rue Porte de Buc.

VAUJOURS, Route de Meaux.

MAISONS-LAFFITTE, 3, Rue de Paris.

DIRECTION COMMERCIALE

PARIS — 82, RUE SAINT-LAZARE

Téléph. : TRINITÉ 27-40 (3 lignes) — Adr tél. : MATÉRIA-PARIS-118



Composition du Comité d'Administration

A. — BUREAU.

Président.

MM.

JOYANT, I. G. P. C., 45, boulevard d'Inkermann, Neuilly-sur-Seine.

Vice-Présidents.

BÈS DE BERG, I. G. M., 31, rue de Liège, Paris (8^e)

LE ROUX, I. G. P. C., 24, rue de Varenne, Paris (7^e).

SCHWARTZ, I. C. P. C., 2, avenue Eugène-Godin, Melun (Seine-et-Marne).

Secrétaire.

MAYER, I. O. M., 25, rue de Grenelle, Paris (7^e).

Secrétaire adjoint.

RENAULT I. O. P. C., 11, rue Massenet, Paris (16^e).

Trésorier.

DEYMIÉ, I. O. P. C., 9, rue Leboutoux, Paris (17^e).

B. — DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX

MM.

AUGUSTIN, I. C. P. C., 26, rue du Cardinal-Pie, Chartres (Eure-et-Loir).

BÈS DE BERG, I. G. M., 31, rue de Liège, Paris (8^e).

COINTE, I. O. P. C., 122, boul. Maiesherbes, Paris (17^e).

COLSON (Georges), I. G. P. C., 64, boulevard de Courcelles, Paris (17^e).

HACHON, I. O. P. C., 7, rue Théodore-de-Banville, Paris (17^e).

LUDINART, I. O. P. C., 13, place Carnot, Charleville.

JOYANT, I. G. P. C., 45, boulevard d'Inkermann, Neuilly-sur-Seine.

PROT, I. O. P. C., 21, boulevard Lefebvre, Paris (15^e).

RENAULT, I. O. P. C., 11, rue Massenet, Paris (16^e).

SCHWARTZ, I. C. P. C., 2, avenue Eugène-Godin, Melun (Seine-et-Marne).

TARNIER, I. C. P. C., 20, place du Château, Blois (Loir-et-Cher).

WEILL, I. C. M., 12, rue Saint-Simon, Paris (7^e).

C. — DÉLÉGUÉS DE GROUPES.

Groupe des Mines : MAYER, I. O. M., 25, rue de Grenelle, Paris (7^e).

RICARD, I. O. M., Douai.

Groupe de Paris : LE ROUX, I. G. P. C., 24, rue de Varenne, Paris (7^e).

GERVAIS DE ROUVILLE, I. C. P. C., 43, avenue du Président-Wilson, Paris (16^e).

DEYMIÉ, I. O. P. C., 9, rue Leboutoux, Paris (17^e).

GASPARD, I. O. P. C., 6, rue Berthollet, Paris (5^e).

GÉNY, I. O. P. C., 246, boulevard Saint-Germain, Paris (7^e).

MICHEL, I. O. P. C., 9, avenue Constant-Coquelin, Paris (7^e).

Groupe d'Amiens : NOEL, I. C. P. C., 2, rue St-Pierre-au-Marché, Laon (Aisne).

Groupe de Nancy : NINCK, I. C. P. C., 27, place Carrière, Nancy (Meurthe-et-Moselle).

Groupe de Lyon : BUISSON, I. C. P. C., Moulins.

Groupe de Marseille : VILLEVIEILLE, I. O. P. C., 8, rue Picot, Toulon (Var).

Groupe de Toulouse : CRESCENT, I. C. P. C., 9, Boulingrin, Toulouse.

Groupe de Bordeaux : HUPNER, I. C. P. C., 87, avenue de Bordeaux, Agen (Lot-et-Garonne).

Groupe d'Orléans : BISCH, I. O. P. C., 2, rue Prunevaux, Nevers.

Groupe du Mans : RENAUD (Bernard), I. C. P. C., 44, boulevard du Roi-René, Angers (Maine-et-Loire).

Groupe de l'Afrique du Nord : GODIN, I. O. P. C., 10, rue de la Motte-Picquet, Paris (15^e).

Groupe colonial : MÉCHIN, I. O. P. C., 16, rue Amiral-Joinville, Neuilly-sur-Seine (Seine).

Groupe des Elèves Ingénieurs : CRUSSARD (Jean), E.I.P.C., 28, rue des Saints-Pères, Paris (7^e).



Procès-verbaux des Séances du Comité

Procès verbal de la séance du 6 février 1934

Présents : MM. **Joyant, Le Roux, Schwartz, de Rouville, Noël, Renaud, Hupner, Weill, Buisson, Ninck, Deymié, Mayer, Renaud, Proz, Gaspard, Ricard, Cointe, Ludinart, Bisch, Méchin, Augustin, Villevieille.**

Excusés : MM. **Hachon, Crescent, Colson, Tarnier.**

La séance est ouverte à 14 h. 30.

M. le Président, en l'absence de **M. Crescent**, lui adresse au nom du P.C.M. ses félicitations pour sa nomination au grade d'Officier de la Légion d'Honneur.

Il adresse également ses condoléances à **M. Tarnier**, empêché par un deuil récent d'assister à la réunion.

Voyage en U.R.S.S.

M. Houbin indique les résultats de ses négociations avec l'Agence Intourist au sujet d'un voyage en U.R.S.S. Il apparaît que la seule proposition qui ne comporterait pas une fatigue trop grande pour les participants nécessiterait une absence de 20 jours environ, dont 16 en Russie. Au cours de ce voyage, 3.350 km. seraient parcourus en Russie en chemin de fer et plusieurs centaines en bateau. Le prix du voyage serait d'environ 5.000 francs en couchette et 5.900 fr. en place de luxe.

M. Schwartz fait observer qu'il n'est peut être pas opportun que le P.C.M. organise en 1934 un déplacement de longue durée, en raison de la situation générale et du fait que le voyage du P.C.M. en 1933 en Pologne a comporté une absence de près de 3 semaines.

Après discussion, le Comité adopte son point de vue et décide que, pour des raisons d'ordre matériel, le voyage en U.R.S.S. ne pourra avoir lieu en 1934. Si les circonstances le permettent il pourrait, en principe, être effectué en 1935.

M. Houbin est invité à étudier pour 1934 un programme de voyage en Écosse ou en Irlande. Ce voyage devrait se faire fin juin-début juillet.

Correspondance avec les groupements d'Ingénieurs
(Association des anciens élèves des Ponts et Chaussées, F.A.S.S.F.I.).

M. le Président résume le sens de la réponse qu'il a reçue de **M. Ferrus**, Président de l'Association des

anciens élèves des Ponts et Chaussées, et qui vise en particulier la question du titre d'Ingénieur civil des Ponts et Chaussées. **M. le Président** n'est pas d'avis de continuer une discussion qui porte surtout sur une question de forme, au moment où les différentes associations d'Ingénieurs ont intérêt à se grouper. Il estime au contraire qu'il y aurait lieu de chercher à établir un contact avec d'autres corps d'ingénieurs, en particulier les ingénieurs du génie rural et les ingénieurs des Eaux et Forêts.

M. le Président rappelle les conversations qu'il a eues avec **M. Lauras**, président de la F.A.S.S.F.I., au sujet d'une adhésion éventuelle du P.C.M. à cette fédération. Le Comité estime que rien ne s'oppose, en principe, à cette adhésion. Il serait nécessaire toutefois que la Fédération des cadres techniques supérieurs soit tenue au courant des démarches faites par le P.C.M. Les représentants du P.C.M. à la Fédération des cadres supérieurs sont invités à suivre la question dans ce sens.

Relation avec la Fédération des ingénieurs urbanistes.

M. le Président fait connaître l'avis de **M^e Cartault**, avocat-conseil du P.C.M., au sujet des dénonciations calomnieuses formulées par les dirigeants de la F.I.U.S. vis-à-vis de l'un des membres du Comité. Celui-ci fait connaître que le Ministre des Travaux Publics a été saisi d'un premier rapport du préfet intéressé; un second rapport doit être envoyé incessamment sur lequel le Ministre devra prendre position.

Traitements et indemnités.

M. le Président fait connaître le résultat des démarches entreprises auprès des nouveaux membres de la commission supérieure des économies.

Il apparaît nécessaire au Comité qu'une note exposant le point de vue des Ingénieurs soit préparée aussi rapidement que possible. **M. Schwartz** fait connaître qu'il travaille à cette note en collaboration avec le Syndicat des Ingénieurs des T.P.E.

Amendement Schumann.

Le Président présente au Comité une nouvelle rédaction qui pourrait être adoptée pour l'amende-

ment Schumann et qui en conserverait l'esprit, tout en évitant des conséquences qui auraient dépassé les intentions de son auteur.

Une délégation du Comité demandera à être reçue par M. Schumann.

Renouvellement des Commissions.

Il est décidé de renouveler les différentes commissions qui ne se sont pas réunies depuis les élections ; sont désignées :

Commission des attributions : MM. **Le Roux, Weill, Renaud, Gaspard, Mayer.**

Commission des routes : MM. **Tarnier, Renaud, Hupner, Augustin, Ludinart.**

Commission d'hydraulique et d'électrification : MM. **Crescent, Buisson, Deymié, Villevieille, Hupner.**

Questions diverses.

MM. **Leroux** et **Schwartz** rendent compte des délibérations de la commission chargée d'élaborer le texte de statut des adjoints techniques. Le projet est actuellement au service du personnel.

M. **le Président** donne connaissance de la réponse qu'il a adressée à l'Association des architectes départementaux, relative à la construction d'une caserne de gendarmerie à Bourbon-l'Archambault (Allier).

M. **Buisson** communique une lettre de M. **Wahl** relative à l'Union des collectivités électrifiées. Il signale que dans son département il s'est créé une union de syndicats d'électrification, laquelle a désigné un même ingénieur chargé d'exercer le contrôle communal pour l'ensemble des communes de l'Union. Cet ingénieur se trouve donc exercer le contrôle sur l'ensemble des syndicats du département.

Il ressort de l'échange de vues que la légalité de pareilles unions paraît extrêmement douteuse. Dans un cas analogue le Service du contrôle de distribution d'énergie électrique du Ministère a été saisi et fait connaître qu'il suivait la question et qu'il donnerait les indications en temps utile.

La séance est levée à 17 h. 15.

La prochaine réunion du Comité est fixée au 13 mars, à 14 h. 30.

Le Secrétaire,
Signé : **MAYER.**

Le Président.
Signé : **JOYANT.**



Groupe des Ingénieurs des Mines

Le groupe des Ingénieurs des Mines a adressé, le 24 février 1934, à M. le Ministre du Travail, la lettre suivante par laquelle il proteste contre la suppression des indemnités fixes allouées jusqu'ici aux Ingénieurs des Mines et contre la demande faite par le Ministère du Travail d'états justificatifs pour des indemnités jusqu'ici forfaitaires.

Monsieur le Ministre,

Par circulaire du 5 février 1934, vous avez fait connaître à MM. les Préfets qu'une décision du Comité Supérieur des Economies, notifiée le 30 décembre 1933, aurait supprimé les frais fixes de tournées alloués aux Ingénieurs des Mines au titre de l'Inspection du Travail; en vertu des instructions du Président du Conseil en date du 9 août 1933, cette mesure prendrait effet du 1^{er} août 1933; en conséquence vous avez demandé aux Préfets d'inviter les Ingénieurs des Mines, en vue de régulariser les paiements qui ont été effectués à titre de frais fixes depuis le 1^{er} août à leur fournir rétroactivement des états justificatifs des dépenses réellement effectuées par eux et qui leur auraient été remboursées comme frais fixes.

Les Ingénieurs des Mines, qui nous ont mandatés pour les représenter pour la défense de leurs intérêts professionnels, se sont vivement émus de cette mesure, au sujet de laquelle nous avons l'honneur de vous présenter les observations suivantes :

Il y a lieu d'abord de rappeler les circonstances et les conditions dans lesquelles les indemnités dont il s'agit ont été attribuées aux Ingénieurs des Mines.

C'est en 1893, au lendemain de la loi du 2 novembre 1892 portant réglementation du travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans les mines, minières et carrières, qu'ont été accordées aux Ingénieurs des Mines des indemnités destinées à reconnaître dans une certaine mesure le travail supplémentaire dont ils venaient d'être chargés. L'arrêté du Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies du 28 octobre 1893 fixait « les frais fixes et les maxima des frais de tournées » alloués annuellement aux Ingénieurs et Contrôleurs des Mines, pour assurer l'application dans les mines, minières et carrières, de la loi du 2 novembre 1892 ». Les frais fixes alloués aux Ingénieurs en chef et Ingénieurs ordinaires s'élevaient à la somme globale de 12.500 fr., et les crédits ouverts pour frais de tournées, aux mêmes ingénieurs, à un total de 6.750 fr.

Ces allocations, fixées annuellement, ont été conser-

vées depuis cette époque sous réserve de quelques modifications de taux.

L'arrêté du 30 avril 1914 a remplacé le terme de « frais fixes » par le terme d'« indemnités fixes, pour frais de tournées ». Ce changement de dénomination n'a pas, à l'époque, attiré l'attention, car il ne changeait rien à la situation antérieure; il transformait cependant dans son principe une allocation correspondant à des vacances effectivement consacrées à un travail qui jusque-là n'incombait pas au Service en une indemnité dont le caractère équivoque est certainement regrettable et paraît être à l'origine de l'avis émis par la Commission des Economies.

La loi du 19 octobre 1919 a exigé que les attributions d'indemnités fussent sanctionnées par un décret. Le décret du 4 janvier 1932, pris en exécution de cette loi, a posé le principe d'indemnités fixes pour frais de tournées et un maximum de frais de tournées payables sur état, conformément aux errements antérieurs; ils ont été seulement étendus aux Inspecteurs généraux divisionnaires, avec effet rétroactif du 1^{er} janvier 1921 pour ces derniers, du 1^{er} juillet 1919 pour les autres ingénieurs. Des arrêtés ont été pris en application de ce décret, le dernier en date du 20 septembre 1928.

L'arrêté de 1928 fixe pour les frais fixes un montant total de 92.700 francs, dont 18.000 francs pour les Inspecteurs généraux, et comme maximum des frais de tournées aux Ingénieurs un chiffre de 12.425 francs.

Quel que soit le nom dont sont qualifiées ces indemnités fixes, il faut donc remarquer qu'elles remontent à plus de 40 ans, et qu'elles constituent par conséquent une situation parfaitement acquise. Leur montant est assurément très modeste, eu égard à l'importance croissante qu'ont prise les questions de surveillance du travail dans les exploitations minières au cours de cette période et parmi lesquelles il convient de signaler particulièrement le contrôle de la gestion des Sociétés de Secours des ouvriers mineurs, l'application des lois sur la durée du travail et le repos hebdomadaire, les affaires de délégués mineurs, les autorisations d'emploi de personnel étranger, et celles concernant les difficultés ouvrières et les grèves.

Supprimer d'un trait ces indemnités, c'est ajouter pour l'avenir une réduction supplémentaire de l'ordre de 5 % des émoluments totaux des ingénieurs à la réduction de 5 à 7 % qui résulte de l'application de la loi du 23 décembre 1933, c'est en fait, faire subir une réduction de 100 % pour 1933 à des indem-

nités pour lesquelles la loi du 26 février 1933 n'a prévu qu'une réduction de 10 % dans le cas qui s'est réalisé où la Commission des Économies n'aurait pas statué dans un certain délai.

Les Ingénieurs des Mines n'ont jamais hésité à accepter les travaux supplémentaires qui ont pu leur être demandés, quelles que soient les lourdes sujétions qui leur ont été imposées ; mais lorsqu'un surcroît de besogne se traduit par une tension plus continue de leur activité, et par un accroissement de leur responsabilité, il n'est pas possible de n'en pas tenir compte ; il est hors de doute que c'est ce qui s'est produit avec des lois sur le travail.

De plus, quand une rémunération a un caractère assez ancien et assez stable pour être légitimement considérée comme une des conditions de leur carrière, elle ne saurait leur être retirée sans leur causer un préjudice et une injustice.

Pour ce qui est plus particulièrement de l'effet rétroactif que l'on se prépare à donner à l'avis de la Commission des Économies, nous nous étonnons que vous paraissiez inviter, Monsieur le Ministre, les Ingénieurs à établir des états de dépenses complémentaires, alors que ces dépenses leur ont été déjà remboursées sur états justificatifs. Sauf dans quelques cas où les frais de tournées alloués ne couvrent

qu'imparfaitement les dépenses qu'elles ont occasionnées, ces états ne pourraient avoir qu'un caractère fictif, d'autant plus qu'ayant compté sur l'application de textes parfaitement légaux, nous ne pourrions en général pas produire après coup des justifications convenables. Il ne vous échappera pas au surplus qu'un décret étant à la base de notre rémunération, elle ne peut être modifiée que par un autre décret, et il ne nous paraît pas possible que celui-ci ait un effet rétroactif, alors que rien dans la loi du 26 février 1933 n'y autorise .

Nous pensons, Monsieur le Ministre, que ces explications vous permettront de revoir la question de la suppression des indemnités allouées aux Ingénieurs des Mines, de manière à ne pas leur causer un préjudice injustifié, et nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les plus respectueux

*Le Secrétaire du
Groupement des Ingénieurs des Mines.*

Signé : **A. Mayer,**
Ingénieur des Mines.

Le Président,
Signé : **P. Leprince-Ringuet.**
Inspecteur Général des Mines.



Fédération des Associations des cadres supérieurs techniques des services publics

COMPOSITION DU CONSEIL

Aéronautique.

Membres titulaires :

- M. **Dumanois**, Inspecteur général de l'Aéronautique, Office National des Combustibles liquides, 85, boulevard du Montparnasse, Paris-VI^e.
M^e **Leroux**, Ingénieur en Chef H. C. de l'Aéronautique, Service Technique de l'Aéronautique, 4, Rue de la Porte d'Issy, Paris-XV^e.

Membres suppléants :

- M. **Bonnet**, Ingénieur en Chef de l'Aéronautique, Ministère de l'Air, Boulevard Victor, Paris-XV^e.
M. **Glasser**, Ingénieur en Chef H. C. de l'Aéronautique, Service des Fabrications de l'Aéronautique, 4, rue de la Porte d'Issy, Paris XV^e.

Manufactures de l'Etat.

Membres titulaires :

- M. **Israël**, Ingénieur en Chef des Manufactures de l'Etat, 15, boulevard Lannes, Paris-XVI^e.
M. **Berend**, Ingénieur en Chef des Manufactures de l'Etat, 51, rue de Prony, Paris-XVII^e.

Membres suppléants :

- M. **Dubrisay**, René, Ingénieur en Chef des Manufactures de l'Etat, 37, rue Vaneau, Paris-VII^e.

- M. **Berge**, Ingénieur des Manufactures de l'Etat, 23, avenue Lamballe, Paris-XVI^e.

P. T. T.

Membres titulaires :

- M. **Drouet**, Inspecteur Général des Postes et Télégraphe, 20, rue Las-Cases, Paris-VII^e.
M. **Le Corbeiller**, Ingénieur en Chef des Postes et Télégraphes, 20, rue Las-Cases, Paris-VII^e.

Membres suppléants :

- M. **Di Paci**, Ingénieur en Chef des P. T. T., Exploitation Téléphonique, 103, rue de Grenelle, Paris-VII^e.
M. **Suchet**, Ingénieur en Chef des Postes et Télégraphes, 36, rue Barrault, Paris-XIII^e.

Ponts et Chaussées et Mines.

Membres titulaires :

- MM. **Joyant, Bes de Berc, Le Roux, Schwartz, Weil, Deymié.**

Membres suppléants :

- MM. **de Rouville, Parmentier, Augustin, Prot, Renault, Vigier.**



Tournée parisienne du P.C.M. de Janvier 1934

Aménagement des Boulevards militaires de la Région est de Paris

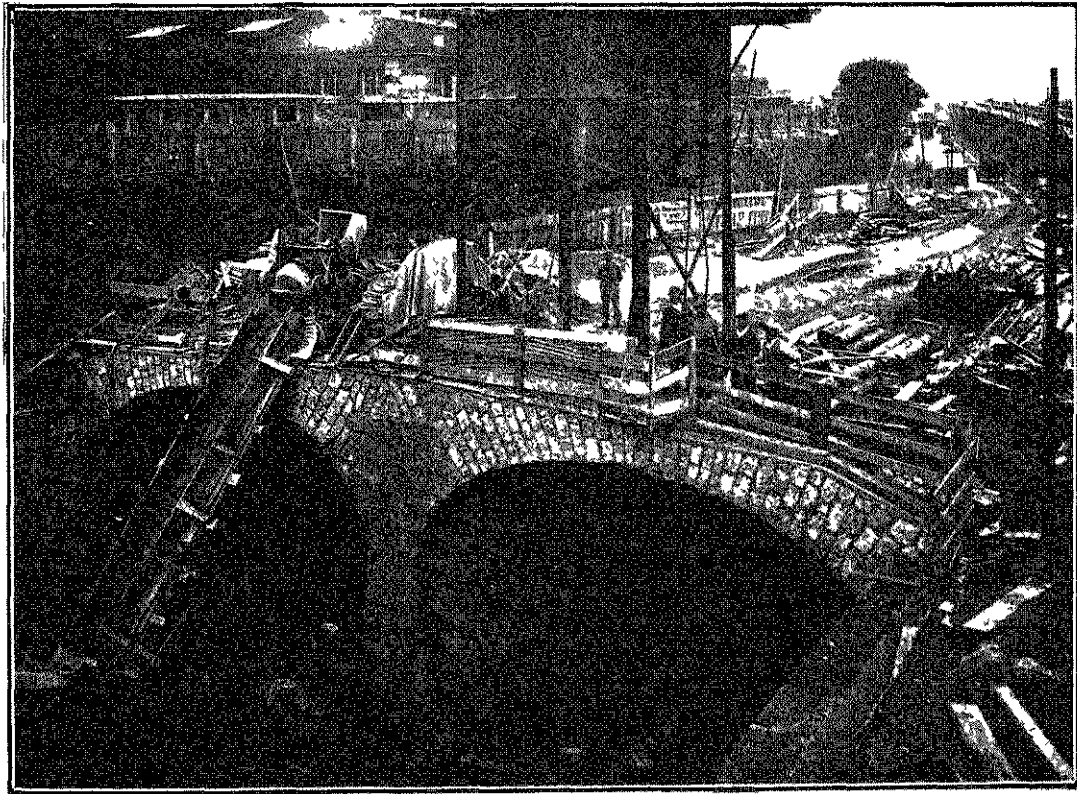
L'aménagement des terrains libérés par la suppression des fortifications comporte la création d'une large avenue circulaire remplaçant l'ancien boulevard militaire. Cette nouvelle voie, destinée à recevoir une circulation automobile importante et rapide, comportera sur toute sa longueur, dans un avenir prochain, une chaussée de 16 m. 50 de large (6 files), avec possibilité d'élargissement à 22 mètres; de plus, on a prévu à la traversée des voies radiales importantes, soit un aménagement comportant la circulation giratoire, soit le croisement, à des niveaux différents, des itinéraires en conflit.

Porte de la Villette. — A la porte de la Villette, la circulation devenait très pénible et une amélioration s'imposait d'urgence. A cet endroit, en effet, la

continuité en plan du boulevard militaire à élargir avait été supprimée lors de la construction du chemin de fer de l'Est, et la circulation des boulevards militaires se confondait, dans la traversée du pont du chemin de fer, avec celle très importante de l'avenue de la Porte-de-la-Villette (R. N. 2 : Le Bourget, Senlis, Compiègne, Lille, Bruxelles, etc.).

Le passage souterrain en construction rétablit, en plan, la continuité du boulevard militaire et sépare les deux courants de circulation qui se croiseront à deux niveaux différents.

L'ouvrage comprend essentiellement deux souterrains accolés de 7 m. 75 d'ouverture aux naissances et comportant chacun une chaussée de 6 mètres à sens unique et deux trottoirs de service. Sa longueur est de 292 mètres, trémies d'accès non com-



*Porte de la Villette. — Passage souterrain pour voitures
Tête de la partie voûtée côté Porte de Pantin*

prises, lesquelles mesurent respectivement 100 et 75 mètres de long. Il est exécuté pour partie en maçonnerie à voûte elliptique et pour partie en béton armé.

La pente générale des souterrains ne dépasse pas 14 millimètres par mètre; celle des trémies d'accès est limitée à 60 millimètres par mètre (6 %). Les courbes ont des rayons de 100 mètres et leur développement ne dépasse pas 40 mètres. Le tirant d'air minimum est de 4 mètres.

L'ouvrage traverse le chemin de fer de l'Est

L'exécution du souterrain s'est poursuivie suivant la méthode courante : galerie d'avancement, abatages, maçonnerie de la voûte et reprise des piédroits en sous-cœuvre, mais en y apportant les précautions spéciales suivantes : sous les six voies principales (soit sur 80 mètres de longueur environ), les terrassiers ne posaient qu'un cadre de galerie suivi d'un cadre d'abatage, puis laissaient la place aux maçons qui maçonnaient le cadre de voûte de manière à ce que l'on ait au maximum un cadre de galerie et un cadre de voûte sur bois. La voûte faite, les pié-



*Porte de la Villette. — Passage souterrain pour voitures
Traversée du Métropolitain ligne n° 7. — Branche de droite.*

(6 voies principales, 4 voies secondaires) et trois souterrains du Métropolitain.

L'exécution des souterrains sous les voies du chemin de fer de l'Est, avec 4 mètres de charge seulement, sans troubler l'exploitation et sans même réduire la vitesse des express (vitesse maxima autorisée : 90 kilomètres-heure) constituait une grosse sujétion.

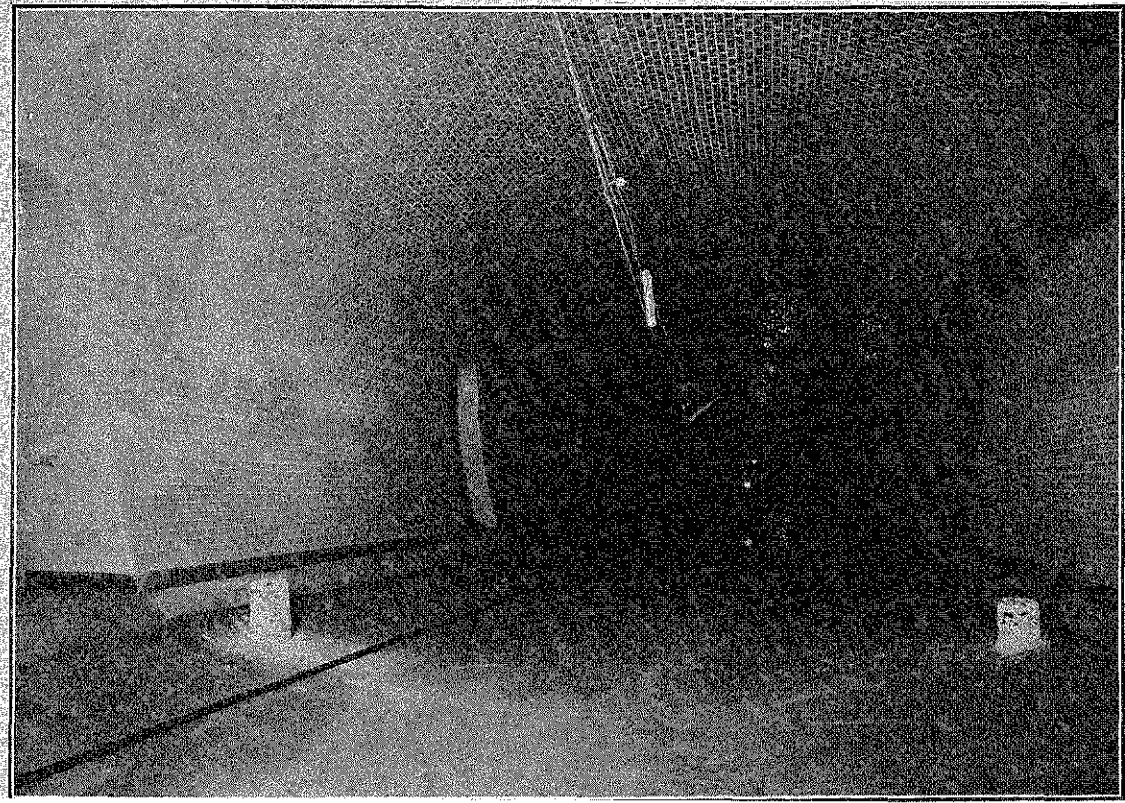
En raison du biais considérable, on ne pouvait songer à poser les voies du chemin de fer sur des tabliers provisoires; on a dû se contenter de raidir la voie en tirefonnant sur les traverses des rails parallèles aux rails de roulements à joints découpés.

droits ont été repris en sous-cœuvre par éléments de 2 mètres sans aucun incident. Puis, on a procédé à l'exécution du deuxième souterrain dans des conditions analogues.

Deux des traversées du Métropolitain sont de faible portée; elles comportent un plancher en poutrelles enrobées pour l'une et en béton armé pour l'autre. La troisième traversée étant de plus grande portée et se trouvant sous l'avenue de la Porte-de-la-Villette (ex-R. N. 2), un ouvrage spécial en béton armé sera constitué par trois arcs ayant respectivement 20 m. 80, 14 m. 85 et 12 m. 10 de portée et supportant à l'étage du souterrain pour voitures un plan-

cher inférieur en béton armé et à l'étage de la chaussée un second plancher supérieur. Les arcs auront leur poussée équilibrée par des tirants noyés dans le plancher inférieur et reposeront sur des culées constituées par six massifs de béton accolés aux piédroits du souterrain du Métropolitain. L'exécution de ce travail délicat ne doit, bien entendu, entraver à aucun moment la circulation en surface. La

souterrain un éclairage proportionné à l'éclairage extérieur, afin de ne pas gêner la vision des conducteurs; un dispositif analogue fonctionne déjà d'une manière satisfaisante au passage souterrain de la porte Dauphine. Les sources lumineuses employées sont de deux sortes : pour le régime permanent, des lampes à vapeur de mercure (lampes « Osira » de 400 watts, dont le rendement lumineux



*Porte de la Villette. — Passage souterrain pour voitures.
Intérieur d'un des souterrains.*

construction de l'ouvrage a entraîné la déviation d'une conduite en béton armé de 1 m. 25 utilisée pour la distribution d'eau potable, et des égouts de l'avenue de la Porte-de-la-Villette.

A chacun des piédroits latéraux est accolée une galerie destinée à recevoir des canalisations d'eau (lutte contre l'incendie) et des canalisations électriques.

Le souterrain comportera deux baies d'aération, de part et d'autre du chemin de fer de l'Est. Une ventilation artificielle pourra être établie quand l'intensité de la circulation rendra la ventilation naturelle insuffisante.

L'éclairage, qui sera assuré par des appareils dissimulés dans des niches, comportera des puissances graduées avec commandé par cellule photo-électrique placée à l'extérieur. On réalisera ainsi à l'intérieur du

est de deux à trois fois celui des lampes à incandescence de même puissance); pour le régime variable, des lampes à incandescence, l'emploi de lampes à vapeur de mercure ne pouvant être envisagé dans ce cas, en raison de leur très long délai d'allumage (une demi-heure environ).

La sortie du passage souterrain, côté Pantin, débouche au milieu du nouveau boulevard Macdonald, lequel, abandonnant l'ancien tracé, s'éloigne vers l'extérieur de Paris pour aboutir à la traversée du canal de l'Ourcq, à une distance de 125 mètres environ de la traversée de ce canal par l'ancien boulevard.

Ponts sur le canal de l'Ourcq :

La construction d'un pont-route sur le canal de l'Ourcq s'imposait pour permettre le passage des

nouveaux boulevards. D'autre part, le terrain compris entre les abattoirs et le nouveau boulevard Macdonald devant être utilisé comme dépôt de pavés, on a prévu la desserte de celui-ci par une voie ferrée se détachant du faisceau de la gare Paris-Bestiaux; pour livrer passage à cette voie au-dessus du canal de l'Ourcq, il était indiqué d'accoler un pont-rails au pont-route. L'ouvrage à construire comprenait donc, en définitive, deux tabliers accolés placés sur deux culées communes.

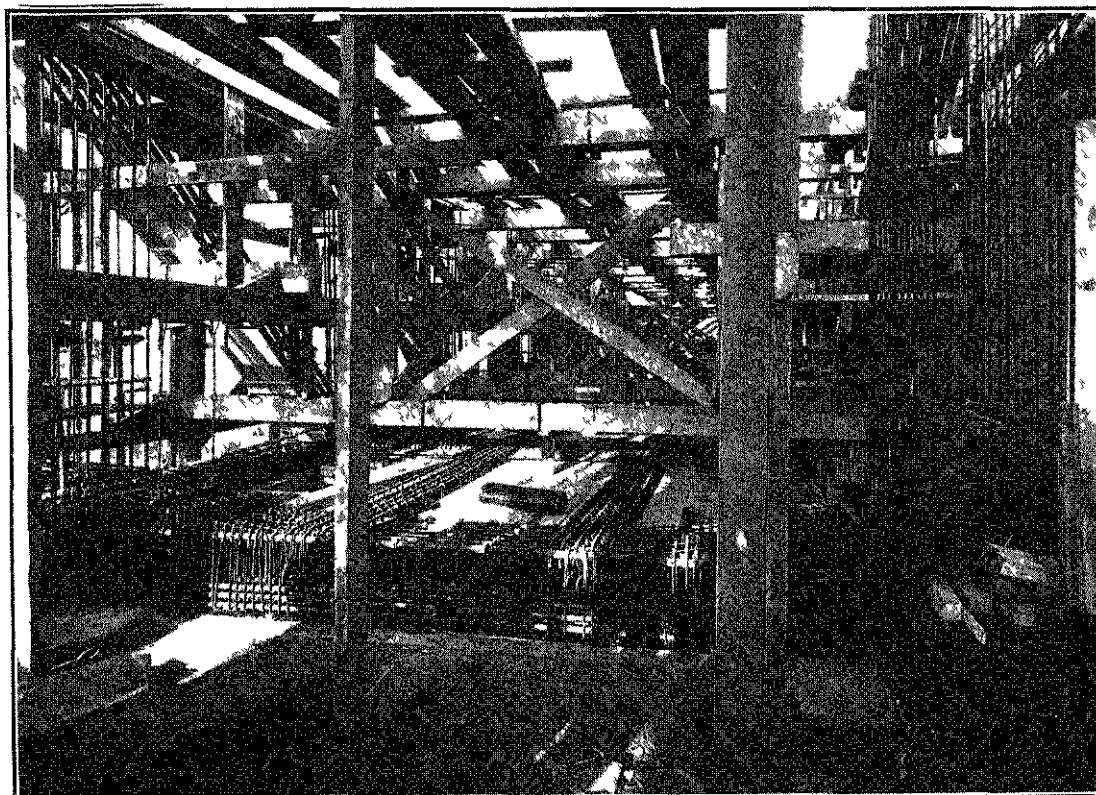
Les conditions à remplir étaient les suivantes

1° Des sondages ayant révélé que l'on se trouvait

5° On devait assurer le passage des diverses canalisations de gaz et d'électricité et de deux conduites d'eau de 1 m. 25 de diamètre.

Pour répondre à ces diverses conditions, l'ouvrage a été constitué par une série de poutres-longerons en béton armé portant un hourdis; les poutres sous trottoirs étant terminées par des champignons de compression entretoisés et supportant, les dalles du trottoir, amovibles pour les nécessités de la pose et de l'entretien des conduites.

Le tablier sous-rails, établi en béton armé comme le tablier sous route, est à poutres latérales à mem-



*Boulevards Sérurier-Mac-Donald et raccordement du dépôt de pavés,
Construction des Ponts sur le Canal de l'Ourcq. — Ferrailage du pont-rail.*

en présence de terrains glaiseux sans consistance, l'ouvrage devait être établi sur pieux en béton armé;

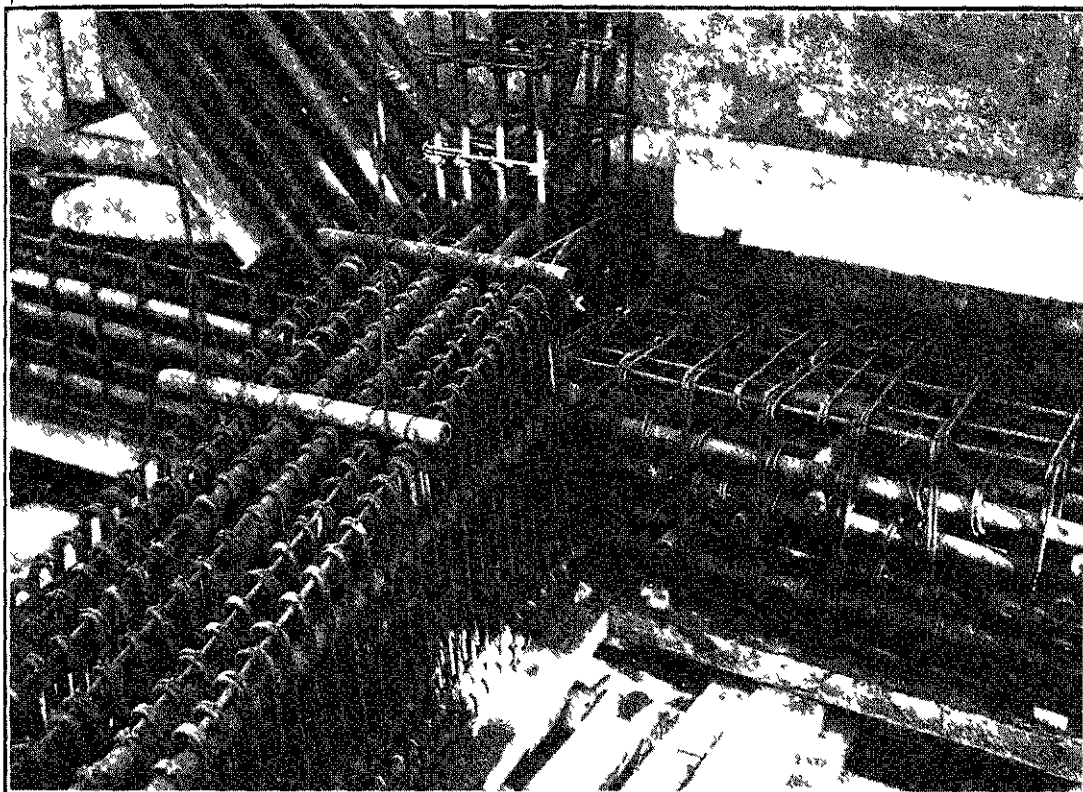
2° On devait respecter un tirant d'air de 5 m. 25 sur tout le plan d'eau du canal, soit sur 18 mètres de longueur;

3° Pour ne pas augmenter la pente du boulevard l'épaisseur du pont près des bordures se trouvait limitée à 2 m. 12, soit environ 1/14 de la portée, laquelle était de 27 m. 86;

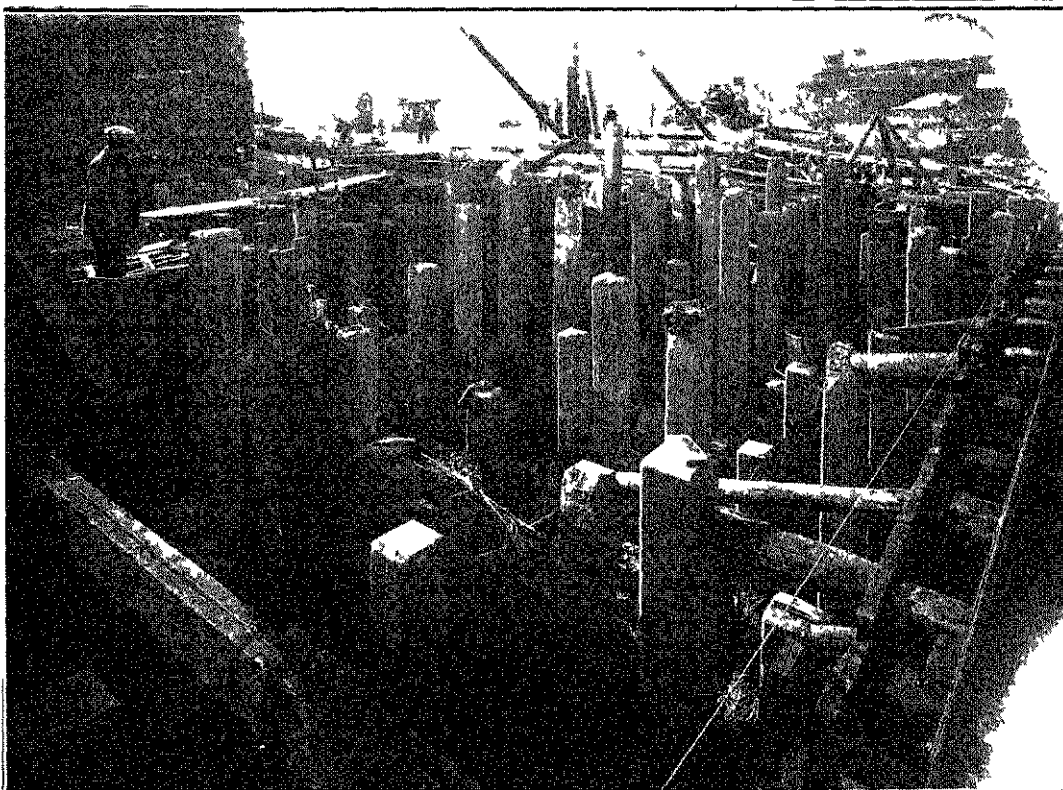
4° L'ouvrage devait avoir une largeur de 25 mètres, comprenant une chaussée de 16 m. 50, et deux trottoirs de 4 m. 25;

brures parallèles et à triangulation simple, du système Plat. Il est à noter que ce type d'ouvrage n'a pas encore été réalisé sous voie. Il était donc particulièrement intéressant de faire cette expérience, par ailleurs sans hardiesse excessive, du fait qu'il ne s'agit que d'une voie d'embranchement dont, hors le jour des épreuves, les surcharges seront en général très inférieures aux surcharges réglementaires des calculs.

Comme il a été indiqué plus haut, la fondation devait être établie sur pieux en béton armé. Il en a bien été ainsi pour la culée du boulevard Sérurier et la moi-



*Construction des Ponts sur le Canal de l'Ouq
Boulevards Serurier-Mac-Donald et raccordement du depot de pavés
Ferrillage du pont-pier — Detail du nœud*

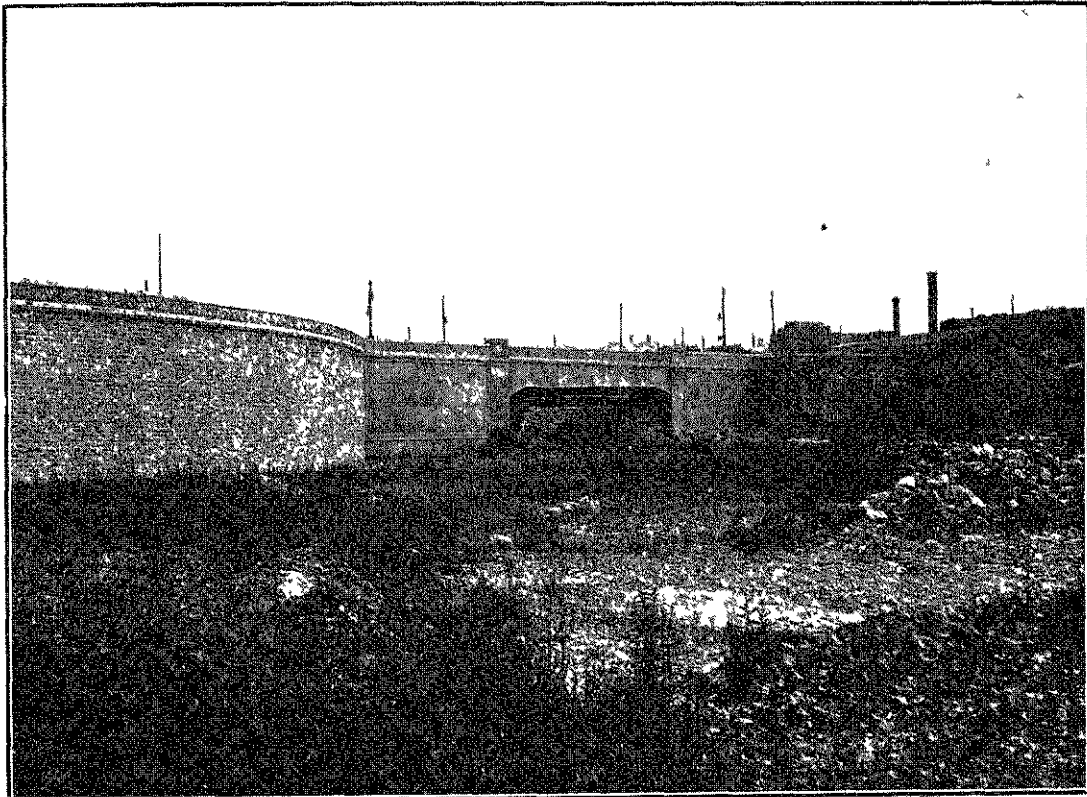


*Construction des Ponts sur le Canal de l'Ouq
Boulevards Serurier-Mac-Donald et raccordement du depot de pavés
Fondations sur pieux*

politain en banlieue, on a construit, au milieu des fondations du pont et sur toute la longueur de l'ouvrage, un passage voûté de 7 m. 10 de largeur. Deux galeries sont également ménagées dans le sous-sol, l'une pour le passage du collecteur Jean-Jaurès, l'autre pour les conduites d'eau. En raison de la mauvaise nature du sol, les fondations ont été exécutées par puits descendus à une profondeur de 15 mètres au-dessous du niveau du terrain naturel

de 55 mètres de diamètre doit être aménagé par exécution d'un remblai de 4 mètres de hauteur et permettre l'établissement de la circulation giratoire. La possibilité de créer ultérieurement à ce croisement important un passage souterrain pour voitures a d'ailleurs été ménagée.

Entre la porte de Pantin et la porte du Pré-Saint-Gervais, le tracé du boulevard Sérurier n'est pas modifié, mais dans cette partie, cette voie sera



*Construction d'un pont-route Porte de Pantin
Suppression du Passage à niveau.*

et remplis de gros béton. Cet ouvrage est terminé depuis plus de deux ans, mais en attendant l'établissement de la gare Paris-Bestiaux, il n'est livré à la circulation que dans un seul sens (direction de Paris); les tramways et les voitures se dirigeant vers la banlieue utilisent pour quelques semaines encore la déviation provisoire de l'avenue Jean-Jaurès établie au moment de la construction du pont.

Nouveaux boulevards.

Au carrefour de l'avenue Jean-Jaurès et du boulevard Sérurier, un rond-point avec plateau central

doublée par un nouveau boulevard (boulevard de l'Indochine et boulevard de l'Algérie), d'une largeur totale de 30 mètres, situé dans le prolongement du nouveau boulevard Sérurier.

Une partie de l'espace compris entre la voie nouvelle et l'ancienne est affectée à la construction d'habitations à bon marché ou à loyers modérés, tandis que certains terrains, trop mauvais pour que l'on puisse économiquement y élever des constructions, ont été réservés pour l'aménagement d'un parc que le caractère mouvementé des terrains occupés rendra très pittoresque.

Construction de la Ligne Métropolitaine N° 14

*Partie comprise entre les abords
de la place Bienvenüe et le terminus.*

Premier et deuxième lots.

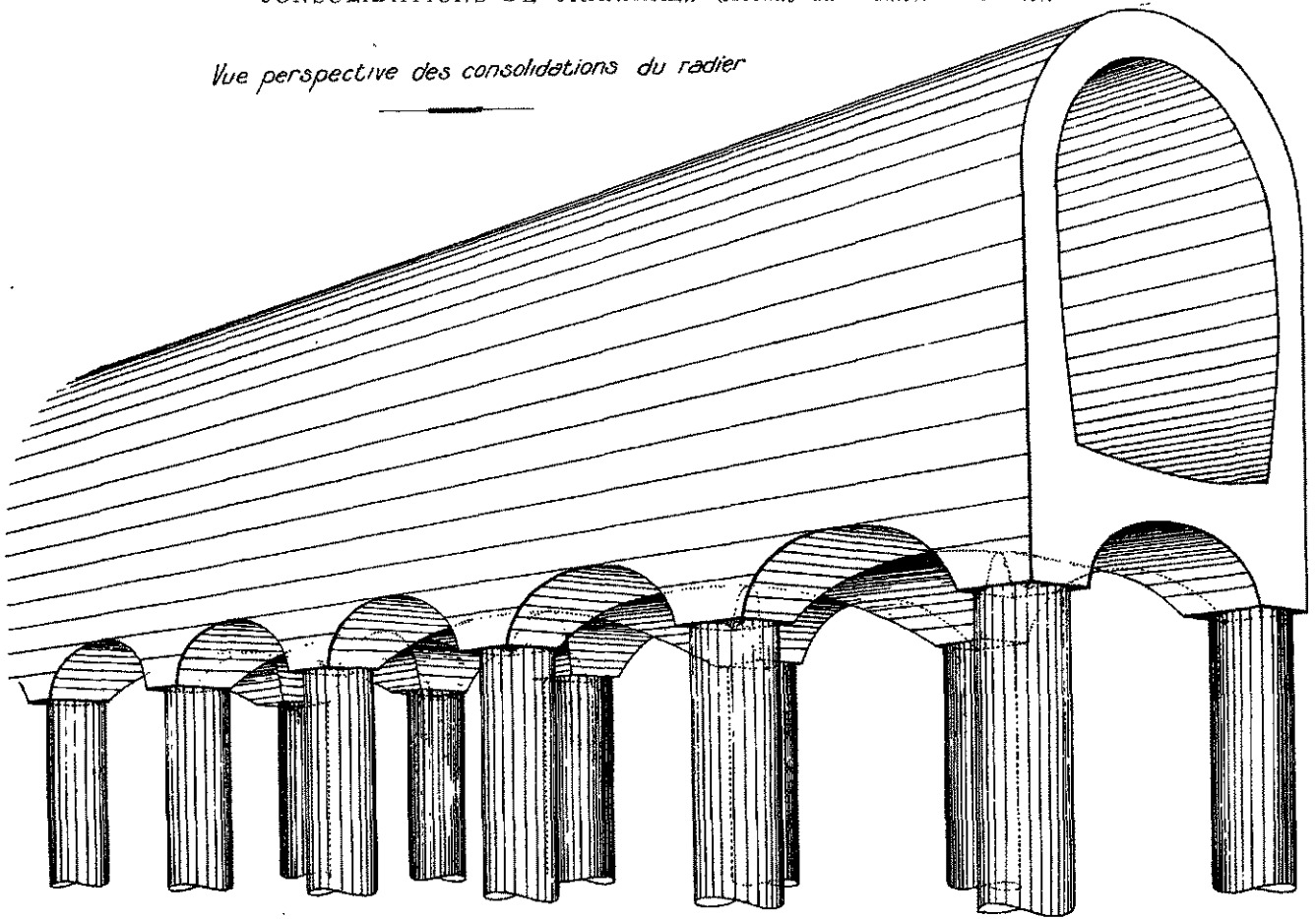
Le nouvel aménagement d'exploitation des lignes métropolitaines n° 8, 10 et 14, décidé par le Conseil municipal, prévoit, notamment, que la ligne n° 14 sera exploitée des Invalides à la porte de Vanves. Cette ligne se trouvera formée par la partie de l'ancienne ligne n° 10 comprise entre « les

longueur de cette rue pour aboutir à la place de la Porte-de-Vanves et sous l'avenue de Paris (route départementale n° 30), où seront aménagés les garages en terminus permettant l'exploitation.

La partie de la ligne n° 14 à créer comprend donc, sous les désignations actuelles, un raccorde-

CONSOLIDATIONS DE CARRIÈRES (Avenue du Maine). — 1^{er} lot.

Vue perspective des consolidations du radier



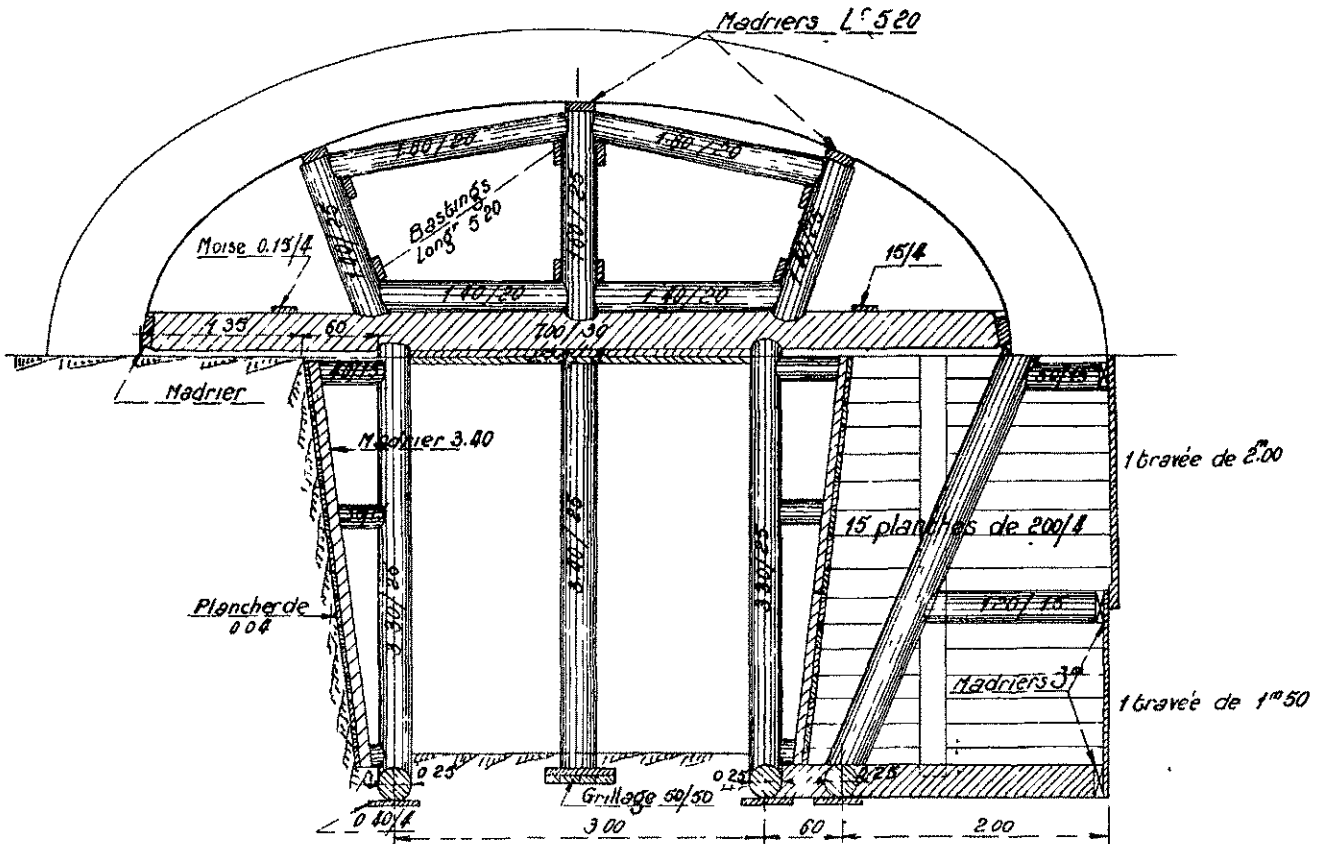
Invalides » et la station « Rue Duroc », et par une partie de ligne métropolitaine à établir entre cette dernière station et le terminus.

La partie de la ligne à construire se soudera rail à rail avec la partie à incorporer de l'ancienne ligne n° 10; elle empruntera le boulevard du Montparnasse jusqu'à l'avenue du Maine, qu'elle suivra jusqu'à la rue de Vanves; elle s'établira sur toute la

ment entre la ligne n° 10 et un tronçon de la ligne n° 14; c'est seulement cette dernière partie qui est actuellement en cours de construction. Elle est divisée en deux lots, dont l'un (le premier lot) prend son origine avenue du Maine, sensiblement au droit du boulevard de Vaugirard, et se termine sous la rue de Vanves, sensiblement au droit de la rue Pernty. Le deuxième lot commence en ce dernier point

Ceinturage de la voûte (1^{er} lot).

du Km 0185 au Km 0265



pour aboutir au terminus sous l'avenue de Paris.

Le premier lot comporte deux stations : « Rue de la Gaïeté » et « Pernety » ; le deuxième lot comporte également deux stations : « Plaisance » et la station terminale : « Ouest-Ceinture-Porte de Vanves ».

Le peu de largeur de la rue de Vanves a nécessité des expropriations pour permettre l'établissement des stations « Pernety », « Plaisance » et « Ouest-Ceinture-Porte de Vanves » ; malgré cela, on a dû prévoir pour la largeur de ces stations des types un peu plus réduits que le type couramment adopté.

Les couches géologiques rencontrées dans le premier lot sont de formation quaternaire et tertiaire ; ce sont, en partant de la surface du sol, des remblais,

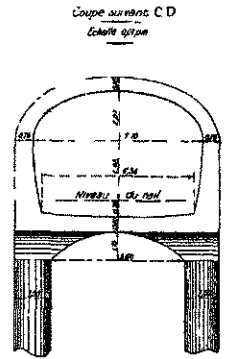
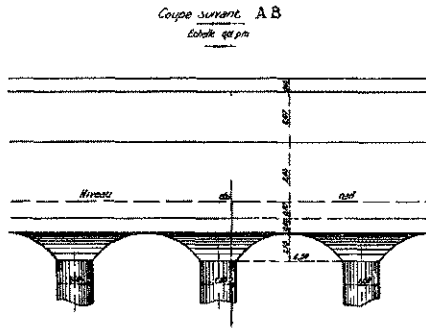
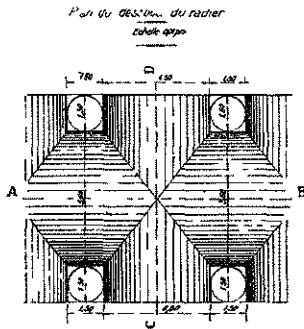
puis des alluvions anciennes, les sables de Beauchamp (étage bartonien), puis le calcaire grossier supérieur (étage lutétien). Le calcaire n'a été exploité que sous l'avenue du Maine et le sol des galeries remblayées des carrières souterraines abandonnées sont situées à environ 20 mètres du sol.

Dans le deuxième lot, les formations géologiques sont sensiblement les mêmes ; on rencontre, en partant de la surface du sol, des remblais, puis des alluvions anciennes et enfin la masse du calcaire grossier supérieur ; aucune ancienne carrière n'a été rencontrée.

Les voûtes des différents ouvrages des deux lots sont exécutées par la méthode usuelle du Métropolitain : galerie d'avancement axiale, puis abatage et maçonnerie ; le surplus (piédroits et radier) sera

CONSOLIDATIONS DE CARRIÈRES (Avenue du Maine). — 1^{er} lot.

Plan de détail et coupes.



également construit par la méthode ordinaire (cunette de stross et reprise des piédroits en quinconce).

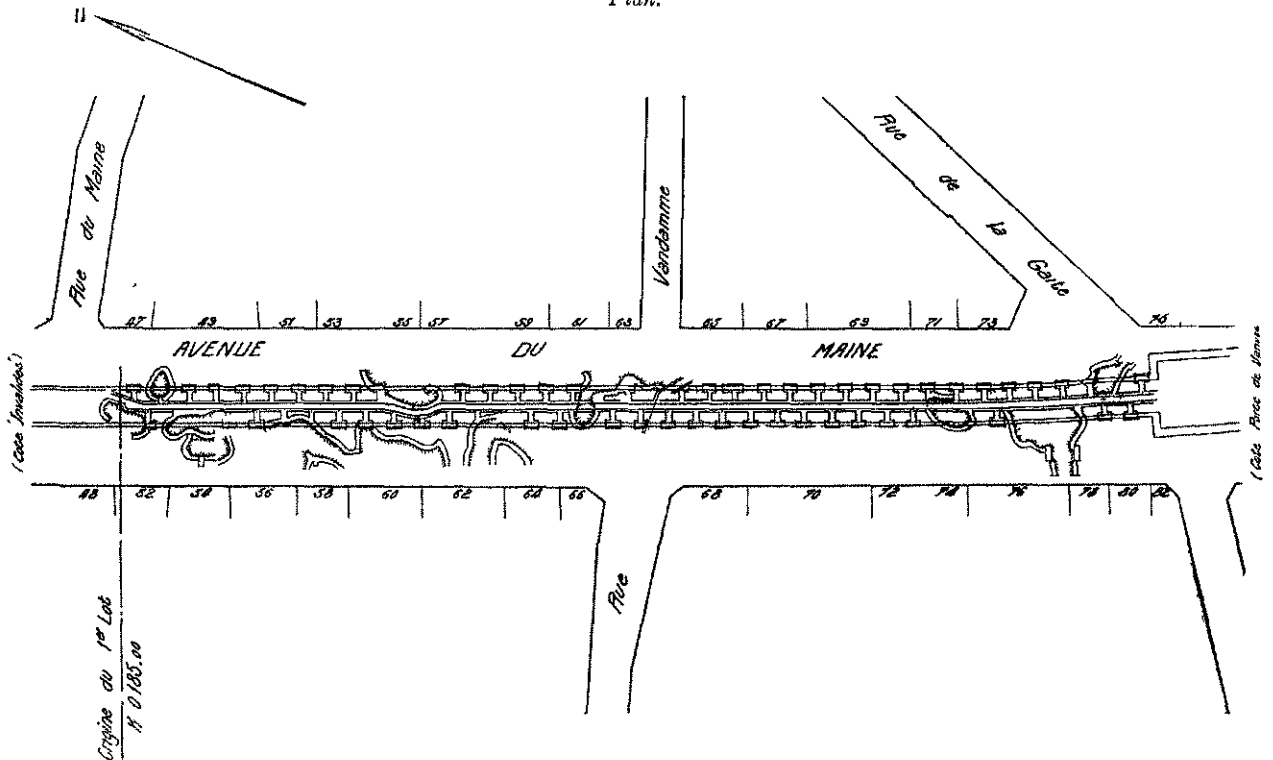
Toutefois, une exception existe sur le premier lot où, sur 200 mètres de longueur, les galeries des carrières en assez mauvais état ont donné naissance

à de nombreux et importants fontis qui, entre les rue du Maine et Vandamme, d'une part, et aux abords du débouché de la rue de la Gaîté, d'autre part, obligent à des consolidations spéciales qu'il est intéressant de signaler.

Ces fontis s'étendant plus ou moins sous l'em-

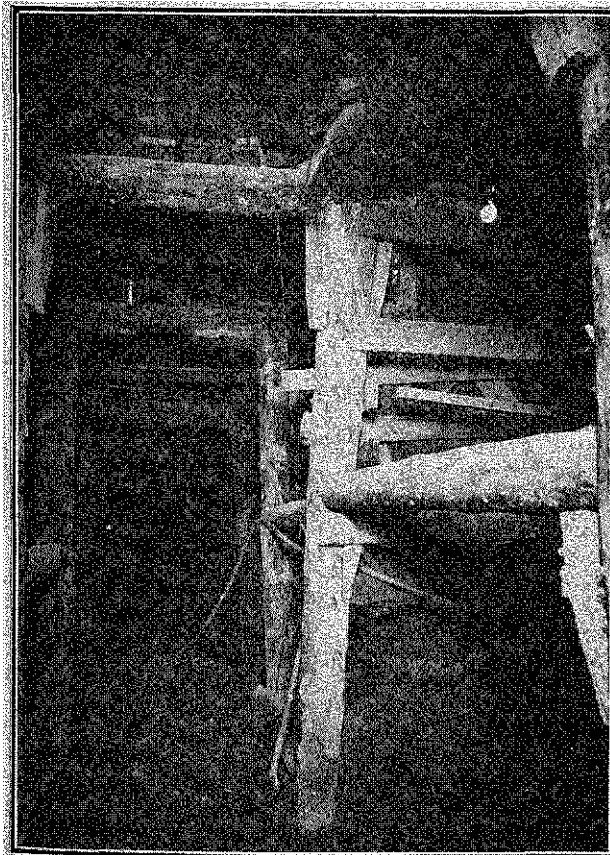
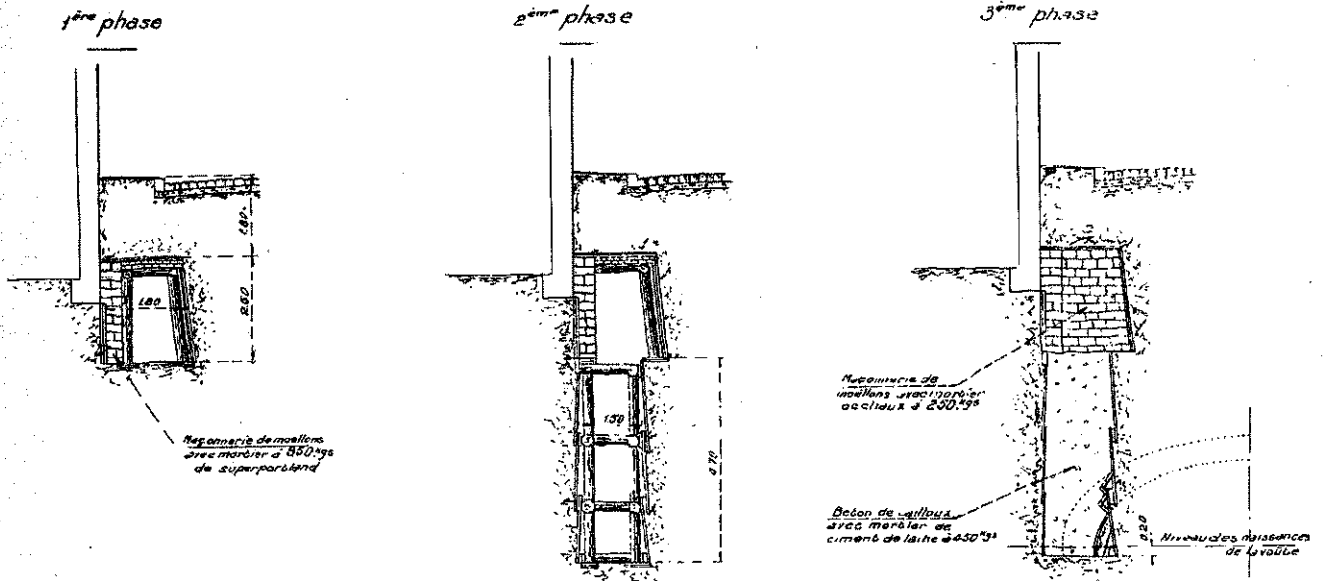
CONSOLIDATIONS DE CARRIÈRES (Avenue du Maine). — 1^{er} lot.

Plan.

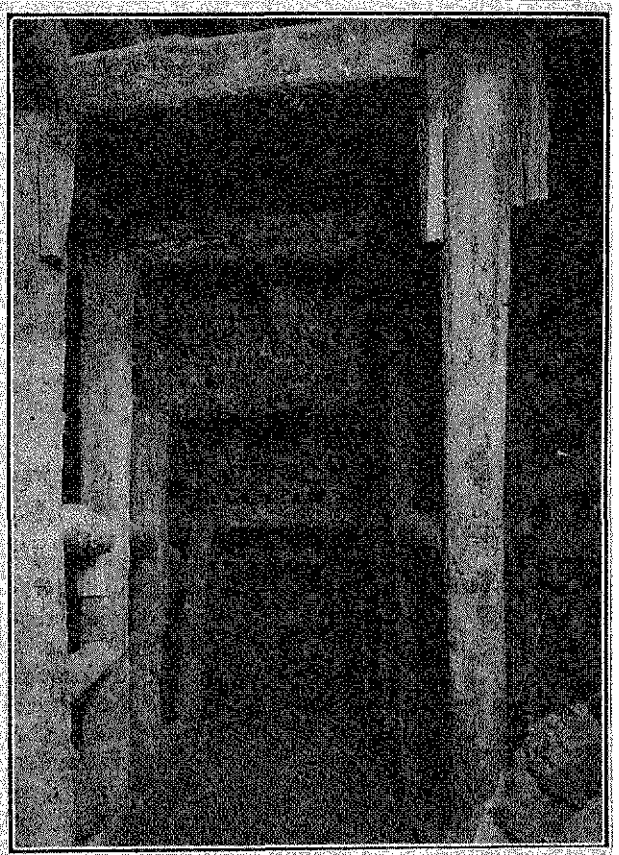


Construction des murs de masque (1^{er} et 2^e lots)

Echelle 0.01 par mètre



Abatage de souterrain à 3 voies en cours (2^e lot).



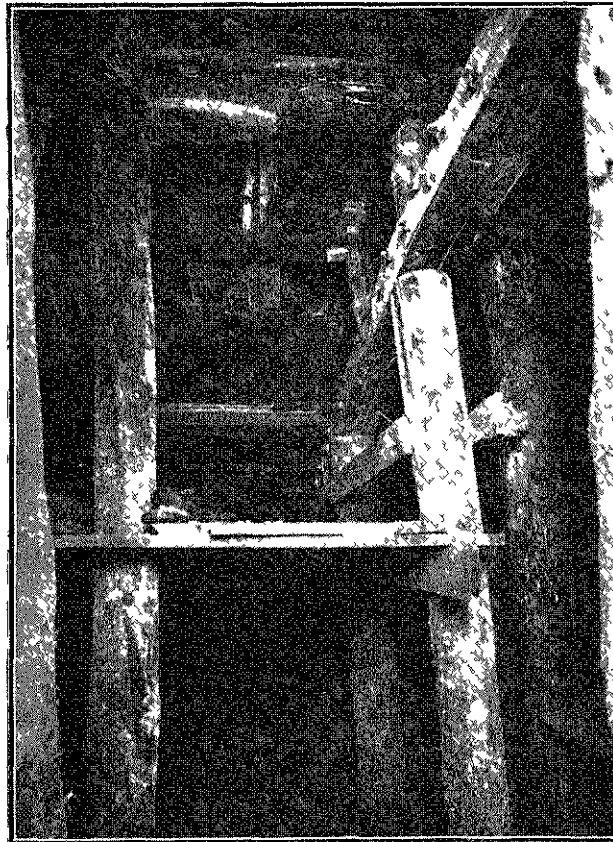
Travée d'abatage dans la masse calcaire (2^e lot).

prise du souterrain; la stabilité de celui-ci aurait été précaire si l'on n'avait adopté des dispositions particulières.

Après l'exécution de la voûte et de la cunette centrale de stross, les piédroits du souterrain ont été assis sur des arcs de décharge de 4 m. 50 d'ouverture, surbaissés au quart d'une largeur de 1 m. 50, reposant sur des puits en béton de 1 m. 50 de dia-

Comme il a été dit plus haut, le souterrain, en quittant l'avenue du Maine, emprunte la rue de Vanves extrêmement passante et commerçante et qui n'a que 10 mètres de largeur, alors que le souterrain a 8 m. 60 extérieurement.

La profondeur relativement grande des ouvrages du Métropolitain, ainsi que le peu d'importance de la revanche existant entre l'extérieur des piédroits



Voûte de souterrain à 3 voies en cours de maçonnerie (2^e lot)

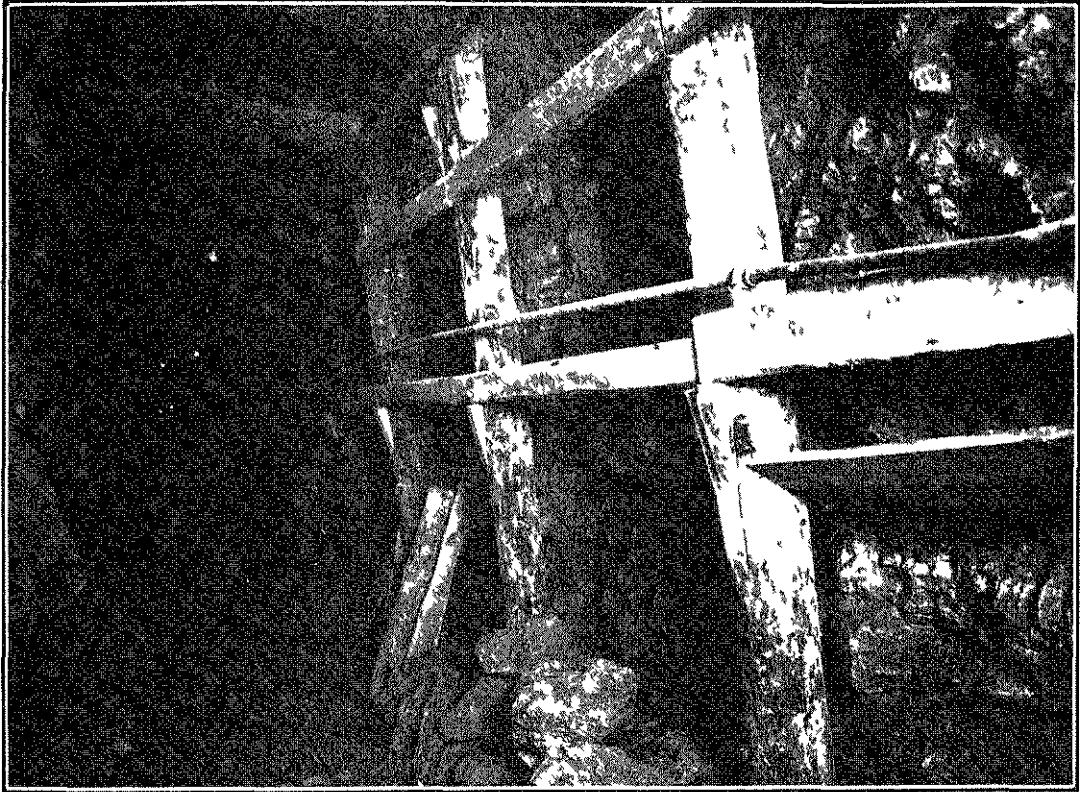
mètre espacés de 6 mètres d'axe en axe, et descendus jusqu'au sol de carrière ou sur les massifs de consolidation préalablement construits.

Les reprises de piédroits ont été faites en quinconces en partant de la cunette. Quant au radier, il sera soutenu par une série de voûtes d'arêtes reposant également sur les puits de consolidation. A proximité de la rue du Maine, des dislocations s'étant manifestées dans les parois de la cunette, il a été nécessaire de contreventer la voûte par un boilage très sérieux dont le dispositif est indiqué au croquis ci-contre avant de pouvoir procéder à l'exécution des reprises de piédroits et des puits de consolidation.

et les alignements, ont conduit, pour la sauvegarde des immeubles riverains, à l'exécution de murs de masque contre les façades préalablement à la construction des souterrains.

Ces murs, descendus jusqu'au niveau des naissances des futus ouvrages et arasés au-dessus des fondations des immeubles maintiennent celles-ci tout en évitant la propagation au delà des façades des petits tassements du terrain impossibles à empêcher lors de l'exécution des souterrains.

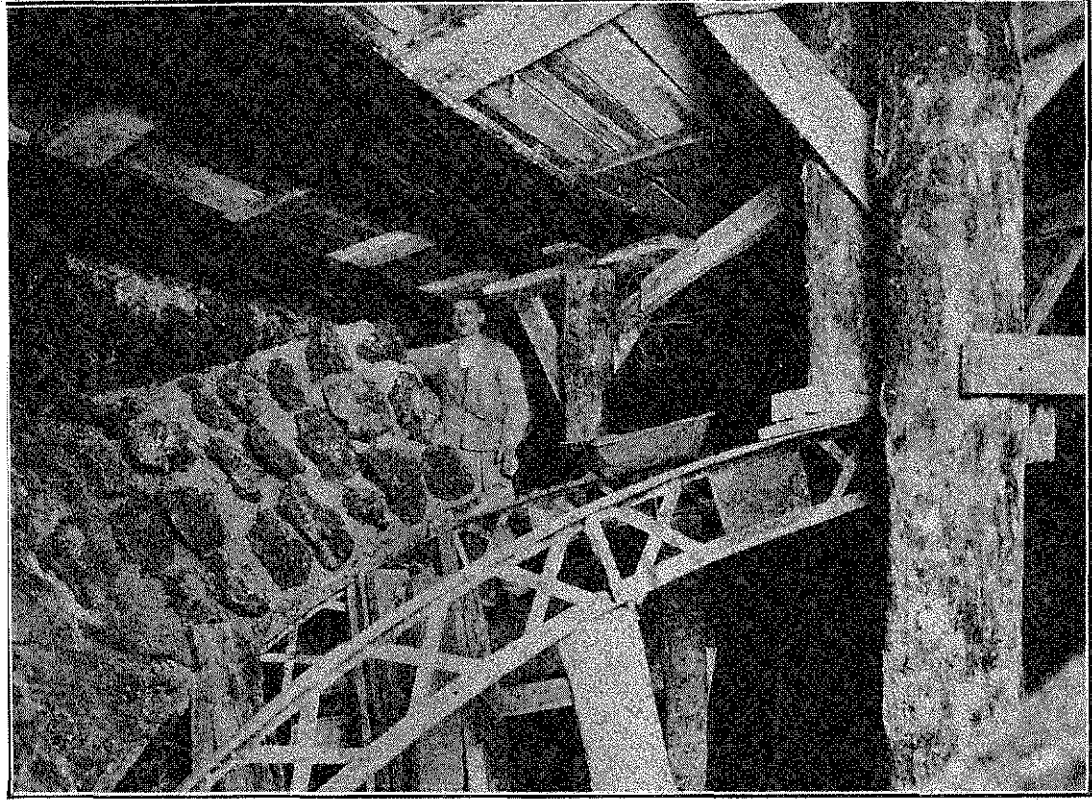
Pour apporter le moins de gêne possible à la circulation et au commerce local, il ont été exécutés par puits alternés en partant d'une galerie souterraine longeant les fondations des immeubles à sou-



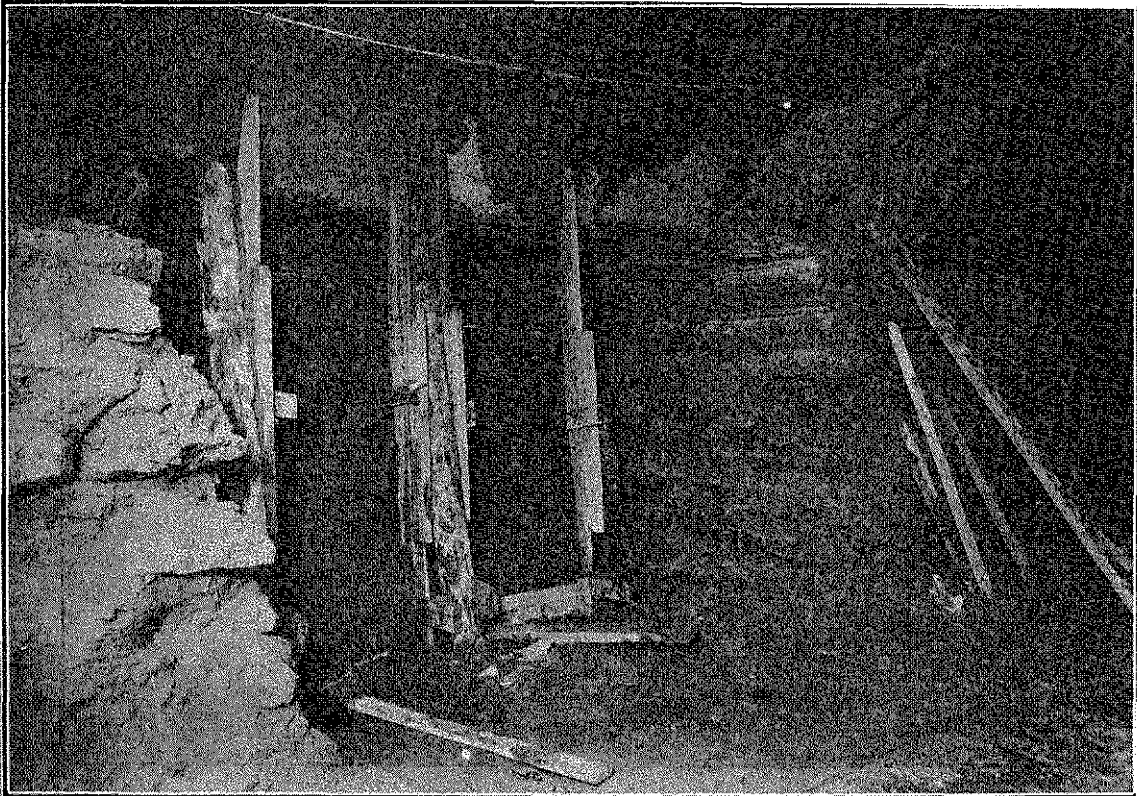
Galerie d'air recement dans la masse calcaire (2^e lot)



*Ouvrage de passage sous le Chemin de fer de Ceinture
(Commencement de la voûte entre les culées de l'ouvrage) — 2^e lot*



*Ouvrage de passage sous le Chemin de fer de Ceinture.
(Maçonnerie de la voûte en cours entre les culées de l'ouvrage). — 2^e lot.*



Piédroit de souterrain à 2 voies (fouille terminée). — 2^e lot.

tenu. Les puits étaient ensuite remplis de béton, et la galerie bloquée en maçonnerie de moellons.

Les croquis ci-joints indiquent les diverses phases du travail. Ces derniers travaux s'achèvent actuellement et les dispositions prises se révèlent efficaces, aucun incident sérieux n'ayant entravé leur réalisation.

En ce qui concerne le deuxième lot, aucune consolidation de carrière n'a été nécessaire.

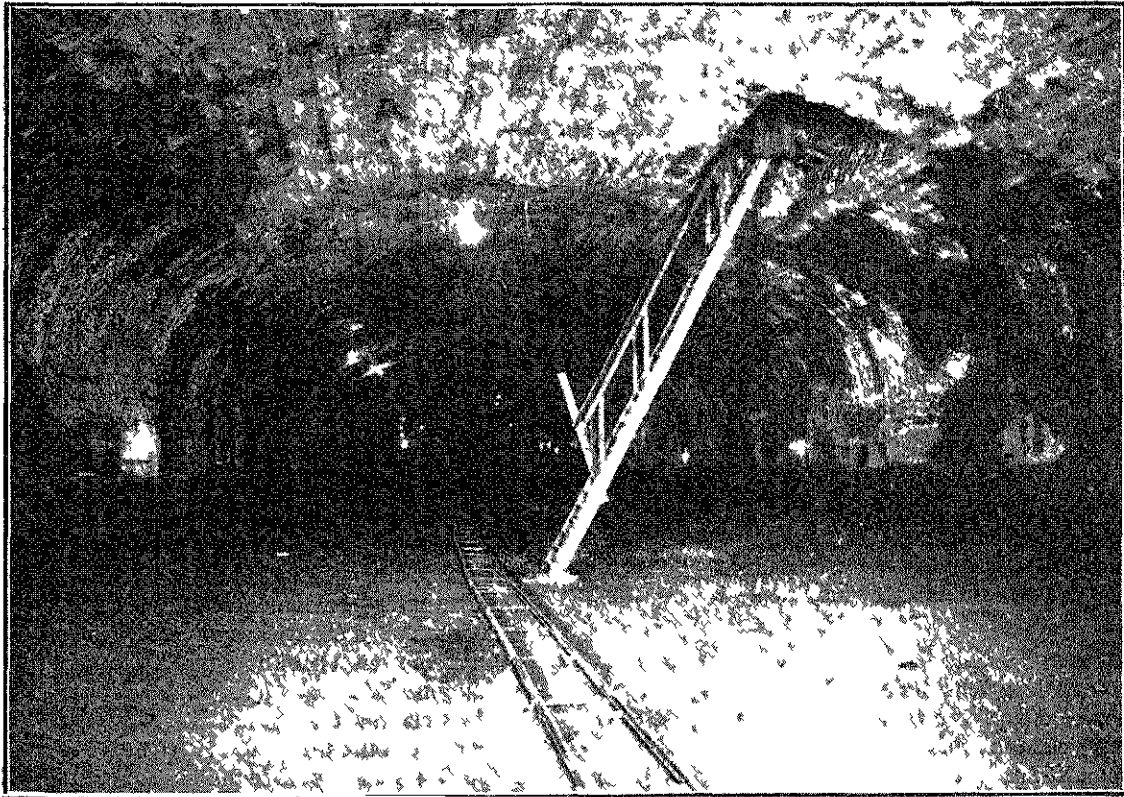
Toutefois, rue de Vanves, entre la rue Boyer-Barré et l'avenue Villemain, des murs de masques avec égouts superposés ont été établis pour les mêmes raisons que celles énoncées ci-dessus à propos du premier lot. Leur mode d'exécution a été le même que pour le premier lot.

Enfin, il est intéressant de signaler le mode d'exécution du passage sous le chemin de fer de Ceinture.

Pendant les travaux, la suspension des voies ferrées était assurée par des poutres métalliques de 9 m 70 de longueur et 7 m 50 de portée utile, et la distance verticale des rails au-dessous des poutres était de 0 m 46. L'ouverture de l'ouvrage du Métropolitain a constitué étant de 12 m 60 suivant l'axe du chemin de fer, il a été nécessaire de prendre deux poutres par files de rails avec appui dans l'axe de la ligne métropolitaine.

En regard de cette disposition on a été dans l'obligation d'établir trois galeries parallèles à l'axe de la ligne, deux latérales pour la construction des piédroits, une axiale servant de galerie d'avancement, les abatages suivant cadie par cadre.

Les photographies ci-jointes indiquent différentes phases du travail du deuxième lot.



Station « Plaisance » (gros œuvre terminé) — 2 lot

NOTES ET DOCUMENTS

Un syndicat de fonctionnaires ne peut ester en justice

Le syndicat des agents de la Préfecture de Constantine avait déféré à la Censure du Conseil d'Etat, pour excès de pouvoir, un arrêté du gouverneur général de l'Algérie fixant les traitements du personnel de l'administration départementale de l'Algérie.

Sur le rapport de M. Jean-Louis Delobel, auditeur, et conformément aux conclusions du commissaire du gouvernement Rousselier, le Conseil d'Etat a rejeté, comme irrecevable, la requête du syndicat, en motivant son arrêt comme suit :

« Considérant que le groupement dont s'agit a été créé par des fonctionnaires de la Préfecture de Constantine, sous la forme, non pas d'une association professionnelle, constituée conformément aux principes de la loi du 1^{er} juillet 1901 entre fonctionnaires appartenant à une même administration, mais d'un syndicat qui se réclame de la loi du 21 mars 1884 :

« Considérant qu'aucun groupement de fonctionnaires ne peut prétendre constituer un syndicat professionnel de la loi du 21 mars 1884, ayant qualité, comme tel, pour ester en justice; que, par suite, la requête présentée devant le Conseil d'Etat, en temps qu'elle est formée au nom du groupement qualifié comme il est dit ci-dessus, n'est pas recevable. »

(Echo de Paris.)



Question écrite

6425. — **M. Henri Guernut** signale à **M. le Ministre des Travaux publics** qu'un journal a publié la note suivante : I. — « Ce que touche l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de tel département :

« Traitement	35.070	»
« Indemnité départementale	25.000	»
« Indemnité d'électrification	3.000	»
« Contrôle chemins de fer.....	15.180	»
« Autobus	6.525	»
« Chemins ruraux	2.500	»
« Déplacements	1.462	67
« Frais de bureau	3.300	»
« Quelques autres indemnités.....	1.434	26
« Honoraires pour adduction d'eau...	161.000	»

254.471 93

II. — « Ce que touche l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées du même département :

« Traitement	34.067	50
« Indemnité départementale.....	15.000	»
« Indemnité d'électrification	2.500	»
« Contrôle des chemins de fer.....	4.328	79
« Autobus	5.437	50
« Chemins ruraux	1.500	»
« Frais de bureau.....	2.500	»
« Quelques autres indemnités.....	3.423	06
« Honoraires pour adduction d'eau...	70.213	05

Soit au total..... 138.969 90

et lui demande : 1° si ces chiffres sont exacts, c'est-à-dire s'il est vrai que, pour un traitement de 35.000 francs, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées tou-

che 219.401 fr. 93 d'indemnités diverses et si, pour un traitement de 34.067 fr. 50, l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées touche 104.902 fr. 90 d'indemnités diverses; 2° si ces chiffres ne sont pas exacts, sur quel point ils sont à corriger; 3° s'ils sont exacts, quelle mesure il compte prendre pour ramener à une mesure raisonnable, en ces temps de crise, la rémunération de personnes que la crise n'atteint pas. (*Question du 2 décembre 1933.*)

Réponse. — Les chiffres indiqués par l'honorable député se rapportent à l'année 1930. Il résulte de l'enquête à laquelle a procédé l'administration que si les chiffres relatifs au traitement et aux indemnités alloués aux deux fonctionnaires dont il s'agit sont exacts, il n'en est pas de même en ce qui concerne les honoraires pour travaux d'adduction d'eau. Pour l'ingénieur en chef, ces honoraires se sont élevés, non pas à 161.000 fr., mais à 58.920 fr. 50. Pour l'ingénieur ordinaire, le montant des honoraires est de

68.844 fr. 41. Ces honoraires, d'ailleurs très variables d'une année à l'autre, se sont élevés en moyenne, au cours des années 1927 à 1932, à 31.000 f. et à 23.400 francs respectivement pour l'ingénieur en chef et l'ingénieur ordinaire visés; ils se sont élevés, d'autre part, à 15.000 fr. en moyenne pour l'ensemble des ingénieurs ordinaires du même département. En outre, si la somme de 35.000 fr. représente ce que l'ingénieur en chef a effectivement perçu à titre de traitement, son traitement réel se montait à 45.000 francs, la différence entre ces deux chiffres correspondant à la réduction de traitement effectuée d'office par application des dispositions de l'article 4 du décret du 17 décembre 1906, modifié par décrets des 4 juin 1921 et 20 juin 1929, réduction dont il est fait état à l'article 2 du chapitre 12 du budget de l'exercice 1930 du ministère des travaux publics.

Journal Officiel du 19 janvier 1934.



L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro : le résumé d'une Conférence de M. l'Inspecteur général **Suquet** et celui d'une conférence du camarade **Mayer**, conférences faites toutes les deux, à l'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics; un article du camarade **Ailleret** sur le barrage du Sautet, et un article du camarade **Schuhl** sur l'éclairage de la route de Marseille à Aix.

Modifications dans la composition des Commissions, Comités, Conseils, etc.

Conseil de Réseau des Chemins de fer de l'Etat

Par décret en date du 6 février 1934 :

MM. **Silvain Dreyfus**, inspecteur général des ponts et chaussées;

Hivonnait, ingénieur en chef des ponts et chaussées,

ont été nommés membres du Conseil de réseau des chemins de fer de l'Etat pour quatre ans, à partir du 1^{er} janvier 1934.



Port autonome du Havre

Par décret en date du 13 février 1934 :

M. **Lemoine**, ingénieur en chef des ponts et chaussées, a été nommé membre du conseil d'administration du port autonome du Havre en remplacement de M. **Pierre Caillaux**, démissionnaire.



Comité de réseau des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine

Par arrêté en date du 17 février 1934 :

M. **Lévy**, ingénieur en chef des mines, a été nommé à nouveau membre du comité de réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.



Conseil supérieur des Travaux Publics

Par arrêté du 4 janvier 1934, ont été nommés, jusqu'au 31 décembre 1936, membres du conseil supérieur des travaux publics au titre des intérêts généraux du pays :

MM.

le président de la chambre de commerce de Paris,
le président de la chambre de commerce de Lyon,
le président de la chambre de commerce de Marseille,
le président de la chambre de commerce de Bordeaux.

Paul Stahl, membre de la chambre de commerce de Lille.

le président du syndicat professionnel des entrepreneurs de travaux publics de France.

Charles Rebuffel, président de la Société des grands travaux de Marseille.

Charles Laroche, ancien président et délégué de la chambre syndicale des entrepreneurs de constructions métalliques de France.

Jean Hersent, vice-président de l'Association française pour le développement des travaux publics.

Moutier, ancien président du comité de la Société des ingénieurs civils de France.

Herdner (Albert), ingénieur en chef honoraire du matériel et de la traction des chemins de fer du Midi, ancien président de la Société des ingénieurs de France.

Mugnot, directeur général de la compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée.

Gufflet, directeur de la compagnie des chemins de fer du Midi.

Gilquin, administrateur délégué de la Société parisienne d'entreprises.

Pierre Jourdain, ingénieur des arts et manufactures, administrateur délégué des chemins de fer du Nord-Est.

Bouille, président de l'union des voies ferrées et des transports publics automobiles.

Léon Auscher, vice-président du conseil d'administration du Touring-Club de France.

Mariage, vice-président de l'Union des voies ferrées et des transports publics automobiles.

Schwob (Georges), industriel, membre de l'Automobile-Club de France.

Georges Philippar, président du comité central des armateurs de France.

Brindeau, sénateur, président de l'Association des grands ports français.

Hubert Giraud, président de l'Association des employeurs de main-d'œuvre dans les ports de France.

Lavaud, directeur de la Société générale de louage et de remorquage.

Albert Morillon, président du syndicat de la batellerie.

Perier de Feral, président du syndicat général de la marine (navigation intérieure).

Henri Cahen, président de l'Union des syndicats de l'électricité.

Gaston Girousse, président du syndicat des producteurs et distributeurs d'énergie électrique.

Maroger, président de la chambre syndicale des forces hydrauliques.



Par arrêté du 27 février 1934, ont été désignés

pour faire partie du conseil supérieur des travaux publics, au titre de membres du Parlement :

MM.

Valadier, sénateur.

Taurines, sénateur.

Deligne, député.

Paganon, député.

Pernot, député.

Margaine, député.

Malet, député.

Nicolle, député.

Modifications dans la Répartition des Services

Cabinet du Ministre

Par arrêté du 10 février 1934, le cabinet du ministre des Travaux publics a été ainsi constitué :

Directeur de cabinet

M. M.-E. Chevalier, directeur à l'administration centrale des finances.

Chefs adjoints

MM. Marcel Fouan, auditeur de 1^{re} classe au conseil d'État.

Jean Perreau-Pradier, licencié en droit.

Chef du secrétariat particulier

M. Gaston Bouquet, chef de bureau au ministère de l'Air.

Attachés au cabinet

MM. Paul Baron, inspecteur de l'enregistrement.

Jean Binoche, licencié en droit.

Personnel des travaux publics

Par arrêté du 5 février 1934, le service d'études et travaux de la gare de triage du port de Strasbourg et des voies ferrées reliant cette gare au port actuel et à ses extensions, et le service du contrôle d'études et travaux de la ligne de chemin de fer de Graffens-taden au port de Strasbourg ont été organisés à nouveau à dater du 1^{er} janvier 1934, ainsi qu'il suit, savoir :

MM. **Haelling**, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Strasbourg.

Graff, ingénieur des ponts et chaussées à Strasbourg.



Par arrêté du 16 février 1934, M. **Ph. Dupard**, sous-préfet de 1^{re} classe, est nommé chef adjoint du cabinet du ministre des Travaux publics, en remplacement de M. **Baron**, attaché au cabinet, dont la démission est acceptée.



NOMINATION

M. **Partridge** (Jean-William), ingénieur des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe, ingénieur en chef de 1^{re} classe au titre municipal, est nommé inspecteur général adjoint à la Direction générale des Travaux de Paris, en remplacement de M. **Fontaine**, inspecteur général adjoint, qui a reçu une autre affectation.

MUTATIONS

Par arrêté en date du 27 janvier 1934, M. **Gonon**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à **Paris**, a été chargé, à la résidence de **Calais**, à dater du 16 février 1934, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Simon**, placé dans la situation de congé hors cadre, savoir :

1^o Arrondissement de Calais du service maritime du département du Pas-de-Calais ;

2^o Arrondissement de Calais du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais ;

3^o Arrondissement unique du service de contrôle d'études et travaux préparatoires du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.

Aux termes d'un arrêté du 26 janvier 1934, M. **Amédée-Mannheim**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à **Blois**, a été attaché, à la résidence de **Paris**, au service central de la voirie routière, à dater du 16 février 1934.

Par arrêté du 26 janvier 1934, M. **Bufnoir**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à **Charleville**, a été chargé, à la résidence de **Barcelonnette**, à dater du 16 février 1934, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Hesse**, appelé à une autre destination, savoir :

1^o Arrondissement du Nord du service ordinaire des ponts et chaussées du département des Basses-Alpes ;

2^o Arrondissement unique du service de contrôle d'études et travaux de la ligne de chemin de fer de Chorges à Barcelonnette.

M. **Fontaine** (Maurice-Joseph), ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2^e classe, inspecteur général adjoint de 2^e classe, au titre municipal, actuellement affecté aux services techniques de la voie publique, de l'éclairage et du nettoyage (service du nettoyage), est appelé à remplir ses fonctions au service central de la direction générale des travaux de Paris, en remplacement de M. **Leib**, inspecteur général adjoint, retraité.

M. **Janet**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, détaché au service municipal et y remplissant les fonctions d'ingénieur en chef à la section Nord du service technique de la voie publique et de l'éclairage, est désigné pour remplir les fonctions d'ingénieur en chef de la section de l'éclairage, en remplacement de M. **Partridge**, nommé inspecteur général adjoint.

Aux termes d'un arrêté du 5 février 1934, M. **Mesnager**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à **Laon**, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, sera chargé, à la résidence de **Troyes**, à dater du 1^{er} mars 1934, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Lantenois**, admis à faire valoir ses droits à la retraite :

1^o Service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Aube ;

2^o Service de la navigation de l'Aube (depuis Brienne-la-Vieille) et du canal de la Haute-Seine jusqu'à Marcilly ;

3° Service de la navigation de la Seine (1^{re} section);

4° Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de la Seine (en amont de Montereau).

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.



Aux termes d'un arrêté du 5 février 1934, M. **Desvignes**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à **Laval**, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, sera chargé, à la résidence de **Tulle**, à dater du 16 février 1934, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Luzinier**, précédemment appelé à une autre destination :

1° Service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Corrèze;

2° Service du contrôle des études et travaux de la ligne de chemin de fer de Treignac à Bugeat.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.



Aux termes d'un arrêté du 5 février 1934, M. **Ladefroux**, ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées, remis à la disposition de l'administration des travaux publics, sera chargé, à la résidence de **Colmar**, à dater du 16 février 1934, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Claudon**, précédemment appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire des ponts et chaussées du département du Haut-Rhin;

2° Service du contrôle des études et travaux des lignes de chemin de fer de Cornimont à Metzeral, de Colmar à Belfort et de Colmar à Lapoutroie.



Aux termes d'un arrêté du 5 février 1934, M. **Richard**, ingénieur en chef de 2^e classe des mines à **Bordeaux**, sera chargé, à la résidence de Paris, à dater du 16 février 1934, du service du contrôle de l'exploitation technique des réseaux du Nord, de l'Est et d'Alsace et de Lorraine, en remplacement de M. **Michel**, qui sera déchargé dudit service.



Par arrêté du 19 février 1934, M. **Gibert**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à **Paris**, secrétaire de la 1^{re} section du conseil général des ponts et chaussées, a été chargé, à dater du 1^{er} mars 1934, des fonctions de secrétaire de la 3^e section dudit conseil, en remplacement de M. **Haguenuau**, placé dans la situation de service détaché.

Par arrêté du 19 février 1934, M. **Pene**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, remis par le ministère des Colonies à la disposition du ministère des Travaux publics, a été chargé, à la résidence de **Paris**, à dater du 1^{er} mars 1934, des fonctions de secrétaire de la 1^{re} section du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de M. **Gilbert**, nommé secrétaire de la 3^e section dudit conseil.



Par arrêté du 20 février 1934, M. **Fontana**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à **Verdun**, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de **Laon**, à dater du 16 mars 1934, de l'arrondissement de Laon, du service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Aisne, en remplacement de M. **Mesnager**, appelé à d'autres fonctions.

Il sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département.



Par arrêté du 20 février 1934, M. **Moch**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à **Sarreguemines**, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de **Strasbourg**, à dater du 1^{er} mars 1934, de l'arrondissement du Nord, du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Bas-Rhin, en remplacement de M. **Guibert**.

Il sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département.



Par arrêté du 1^{er} mars 1934, M. **Souffron**, ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées à Alger, a été chargé, à la résidence de Constantine, à dater du 16 février 1934, des services ci-après désignés en remplacement de M. **Sabatier**, admis à la retraite :

1° Circonscription de Constantine des services des ponts et chaussées du département de Constantine;

2° 6^e circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général.



Par arrêté du 3 mars 1934, M. **Robert**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des mines à Toulouse, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Chalon-sur-Saône, à dater du 5 mars 1934, du sous-arrondissement minéralogique de Chalon-sur-Saône, en remplacement de M. **Parisot**, placé en disponibilité pour convenances personnelles.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

Changements d'adresse

1° *Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées*
M. **Koch**, 4, rue Eugène-Manuel, Paris 16°.

2° *Ingénieurs des Ponts et Chaussées*

MM. **Mardon**, 17, rue de Sully, Gien (Loiret).

Maux, 22, rue Taberd, Saïgon.

Mesnager, 4, rue Amadis-Jamyn, Troyes.

Roullier, 5, rue Claire-Droneau, Lorient.

Thimel, 3, boulevard Delessert, Paris 16°.

J. Morisson, chef d'arrondissement à la Compagnie d'Orléans, 17, quai d'Austeilitz, Paris.



Décès

MM. **Michaut, Henri**, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en congé H.C.

Martinot, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.

M. **Forfert**, ingénieur des Ponts et Chaussées, à la douleur de faire part du décès de Mme Henriette Forfert, son épouse (Philippeville, le 12 février 1934).



Errata au Bulletin de février 1934

Page 59, 1° colonne, 45° ligne :

au lieu de S. **Willotte, Henry**, 4, square du Champ-de-Mars, Paris 15°,

lire S. **Willotte, Henry**, 16, rue Dupont-des-Lozes, Paris 7°.

Page 59, 2° colonne, 7° ligne :

au lieu de S. P. **Boulongue**,

lire S. P. **Boulongne**.

Page 64, 1° colonne, 18° ligne :

au lieu de S. P. **Schlumberger**, administrateur de la Cie d'assurances « La Concorde »,

lire S. P. **Schlumberger**, président de la Société de Prospection électrique.

Page 56, 2° colonne, 51° ligne

au lieu de : S. **Collot**, Commissaire aux Comptes de la Compagnie des docks et entrepôts du Havre, 36, rue de Tocqueville, Paris 17°.

lire : S. **Collot** (Charles), 36, rue de Tocqueville, Paris 17°.

VII^e Congrès International de la Route

Munich — Septembre 1934

(Association internationale permanente
des Congrès de la Route)

Nous avons reçu du secrétariat général de la commission allemande d'organisation (Theatiner Str., 19, Munich) la circulaire suivante :

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous informer que, sur l'initiative du Gouvernement allemand, le VII^e Congrès International de la Route se tiendra dans notre pays au mois de septembre 1934; son objet est de continuer les études commencées à Paris en 1908, et poursuivies à Bruxelles en 1910, à Londres en 1913, à Séville en 1923, à Milan en 1926 et à Washington en 1930.

Le Congrès s'ouvrira à Munich, le lundi 3 septembre 1934 et se terminera le samedi 8 septembre.

En même temps que le Congrès, on envisage l'organisation d'une Exposition Internationale de la Route.

Par la présente circulaire, nous désirons porter à votre connaissance :

I. — Le programme général du Congrès et l'emploi du temps.

Ce programme qui n'est donné qu'à titre provi-

soire, pourra subir, par la suite, certaines modifications.

II. — Les conditions à remplir pour participer au Congrès.

III. — Les facilités de voyage accordées aux Congressistes.

IV. — Une liste d'hôtels, avec indication de leur prix.

VI. — Les excursions qui suivront le Congrès.

VII. — Diverses informations.

Des renseignements complémentaires plus détaillés concernant le Congrès proprement dit, les Excursions, les Tournées d'inspection et l'Exposition internationale de la Route, seront envoyés ultérieurement.

Un certain nombre d'invitations non officielles seront vraisemblablement offertes en outre aux Délégués et Congressistes par divers Groupements ou Organisations. Il est bien entendu, toutefois, que l'action de la Commission d'Organisation ne saurait s'étendre que sur les manifestations ou cérémonies officielles figurant au programme.

I. — Programme provisoire du Congrès

Lundi 3 septembre

10 h. a. m. — Séance de la Commission Internationale Permanente (Technische Hochschule).

1 h. 30 p. m. — Séance plénière d'ouverture du Congrès (Tonhalle).

5 h. p. m. — Ouverture de l'Exposition (Parc des Expositions).

Mardi 4 septembre

9 h. a. m. — Séances des Sections (Technische Hochschule).

2 h. p. m. — Séances des Sections (Technische Hochschule).

Réceptions.

Mercredi 5 septembre

9 h. a. m. — Séances des Sections (Technische Hochschule).

2 h. p. m. — Séances des Sections (Technische Hochschule).

Jeudi 6 septembre

8 h. a. m. — Excursion de toute la journée avec visite du Pont d'Echelsbach, Oberammergau, Garmisch-Partenkirchen et de l'Usine hydroélectrique de Walchensee.

Vendredi 7 septembre

9 h. a. m. — Visite de constructions de routes dans les environs de Munich.

2 h. p. m. — Excursion aux environs de Munich.
8 h. p. m. — Séance plénière de clôture (Technische Hochschule, Grand Amphithéâtre).

Samedi 8 Septembre

Excursions et Réceptions.

Dimanche 9 Septembre

Commencement des tournées, à travers le territoire du Reich, suivant quatre itinéraires. — Durée : huit à dix jours environ.

Réceptions chemin faisant.

Mardi 18 Septembre

Terminaison, à Berlin, des diverses tournées.

Mercredi 19 Septembre

Clôture solennelle du Congrès. — Réceptions.

Les excursions et inspections prévues pendant la durée des travaux du Congrès (3-8 Septembre) seront gratuites pour les participants.

Les excursions qui suivront le congrès seront payantes (voir ci-après : § VI).

Un programme plus détaillé sera communiqué ultérieurement.

Programme des Travaux du Congrès

1^{re} SECTION. — CONSTRUCTION ET ENTRETIEN

1^{re} QUESTION. — *Progrès accomplis depuis le Congrès de Washington dans l'emploi du ciment pour la construction des chaussées.*

On s'attachera spécialement, d'une part, au point de vue économique et, d'autre part, aux dispositifs destinés à empêcher les revêtements de devenir glissants.

2^o QUESTION. — *Progrès accomplis depuis le Congrès de Washington dans la préparation et l'emploi pour la construction et l'entretien des chaussées :*

- a) *Du goudron,*
- b) *Du bitume,*
- c) *Des émulsions.*

On s'attachera spécialement, d'une part, aux méthodes et procédés mécaniques tendant à réaliser l'économie dans la mise en œuvre des liants et, d'autre part, aux dispositifs destinés à empêcher les revêtement de devenir glissants.

3^o QUESTION. — *Moyens dont on dispose pour construire et entretenir dans des conditions aussi économiques que possible, les revêtements de chaussée, soit dans les agglomérations, soit en dehors de toute agglomération.*

Procédés employés.

Examen des conditions qui recommandent les uns ou les autres suivant la nature du sol et suivant le climat.

2^e SECTION. — CIRCULATION EXPLOITATION ET ADMINISTRATION

4^o QUESTION. — *Les moyens propres à assurer la sécurité de la circulation :*

- a) *En ville,*
 - b) *En rase campagne,*
 - c) *Aux passages à niveau des chemins de fer.*
- Législation. — Réglementation. — Signalisation.*

5^o QUESTION. — *Etude des relations entre la circulation des véhicules et le revêtement des chaussées du point de vue de l'économie des transports.*

Dispositions techniques, législatives ou réglementaires à imposer à la circulation en vue de réduire au minimum les dommages de toute nature occasionnés par le trafic (tels que trépidations, bruit, etc...).

6^o QUESTION :

A. — *Quelles sont actuellement les règles en vigueur concernant :*

- 1^o *Les charges admises pour les véhicules (poids mort et chargement);*
- 2^o *La largeur et la hauteur des véhicules et de leur chargement;*
- 3^o *La longueur des véhicules et de leur chargement.*

B. — *Appréciation critique des avantages et des inconvénients de ces règles.*

C. — *Convient-il de rechercher l'unification internationale de ces règles?*

Quelles devraient être, le cas échéant, les bases d'une telle unification?

II. — Conditions pour participer au Congrès

Peuvent prendre part au Congrès, outre les Délégués des diverses nations désignés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, les *Membres Permanents* et les *Membres Temporaires* de l'Association

Internationale Permanente des Congrès de la Route.

Membres Permanents. — Les Membres Permanents de l'Association sont Membres de droit de tous les Congrès de la Route.

I. — **Membres déjà inscrits.** — Les personnes ou les Collectivités *déjà inscrites* comme Membres permanents auront simplement à remplir la formule A ci-annexée pour faire connaître à la Commission allemande d'organisation leur intention de participer au VII^e Congrès. Cette formule devra être adressée :

Au Secrétaire Général de la Commission allemande d'organisation du VII^e Congrès : M. VILBIG, Conseiller ministériel, Theatiner Str. 19, Munich.

2. — **Membres nouveaux.** — Les Personnes ou les Collectivités qui *désireraient s'inscrire* comme Membres permanents de l'Association devront, au préalable, remplir, soit la formule B (Inscription d'un Membre individuel) soit la formule C (Inscription d'une Collectivité) ci-annexée. Ils adresseront ces formules :

Soit au *Secrétariat Général de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route*, à Paris : M. P. LE GAVRIAN, Secrétaire Général, 1, avenue d'Iéna, Paris-16^e ;

Soit au *Secrétariat des Comités Nationaux Permanents* de ladite Association dans les pays où de tels Comités existent, savoir :

Au Secrétariat du Comité Britannique de l'Association Internationale des Congrès de la Route : Mr. E. B. HART, Secretary, British Organizing Committee, 7 Whitehall Gardens, London S. W. 1 ;

Au Secrétariat du Comité des Etats-Unis de l'Association Internationale des Congrès de la Route : Mr. Th. H. Mac DONALD, Chairman Highway Education Board, 1723 N. Street, N. W., Washington D. C. ;

Au Secrétariat du Comité Allemand : M. SCHUTTE, Oberregierungsbaurat, Geschäftsführer des Deutschen Ausschusses für die Internationalen Strassenkongresse, Pariser Platz, 3, Berlin W. 8 ;

Au Secrétariat du Comité Belge : M. DELMER, Secrétaire Général du Département des Travaux Publics, 38, rue de Louvain, Bruxelles ;

Au Secrétariat du Comité italien : M. F. LA FARINA, Direzione Generale dell Azienda autonoma statale della Strada, Via Nomentana N. 2, Rome ;

Au Secrétariat du Comité Polonais : M. l'Ing. R. MINCHEJMER, Conseiller ministériel au Ministère des Communications, Chalubinskiego 4, Varsovie ;

Au Secrétariat du Comité Danois : M. L. MADSEN, Overjinspektoren, Christiansborg Slot, Copenhague K. ;

Au Secrétariat du Comité Autrichien : Generalsekretär des Verbandes der österreichischen Stressengesellschaften, Operngasse, 11, Wien IV.

La cotisation annuelle régulière des Membres permanents à titre individuel est de 25 francs français, mais elle est de 150 francs, la première année, si l'inscription se fait *au cours d'une année de Congrès* (comme c'est le cas pour 1934). L'inscription comme Membre à vie est de 500 francs.

Pour les Collectivités, la cotisation annuelle minima est de 100 francs français, quelle que soit l'année de l'inscription. Elles peuvent se faire représenter aux Congrès par autant de Délégués que leur cotisation contient de fois 100 francs.

Les nouveaux adhérents à l'Association qui désirent assister au Congrès doivent en aviser la Commission d'organisation allemande en se servant de la formule A.

Membres Temporaires. — Les Personnes ou les Collectivités qui n'appartiennent pas à l'association et qui désirent seulement participer au VII^e Congrès sont considérés comme *Membres temporaires* de l'Association aux termes des articles 2, 8 et 10 du Règlement, II en est de même pour les Membres donateurs.

La cotisation pour l'inscription au Congrès d'un Membre temporaire est de 150 francs français : le versement de 250 francs français confère le titre de Membre donateur.

Les adhésions et les sommes à payer au titre de Membres temporaires devront être envoyées avec la FORMULE D, soit au *Secrétaire Général de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route à Paris*, soit au *Secrétariat des Comités Nationaux Permanents* de l'Association dans les pays où de tels Comités existent comme il a été déjà dit ci-dessus pour les nouveaux Membres permanents).

Les Membres temporaires devront en outre remplir la FORMULE E pour notifier leur intention de prendre part au Congrès. Cette formule sera envoyée seulement au *Secrétariat Général de la Commission allemande d'organisation du VII^e Congrès*, Theatiner Str. 19, à Munich.

Droits des Membres du Congrès

Tous les Membres des diverses catégories indiquées ci-dessus ont le droit d'assister à toutes les séances du Congrès ainsi qu'à toutes les réceptions et excursions officielles ayant lieu pendant la durée du Congrès. Ils jouissent des facilités de voyage ou réductions de tarifs accordées pour se rendre au Congrès (Voir § III ci-dessous).

Ils recevront, avant l'ouverture du Congrès, les Rapports officiels relatifs aux sujets inscrits au Programme et, après le Congrès, le Compte rendu général des travaux.

Toutefois, le Bureau Exécutif ne garantit pas l'envoi des Rapports avant le Congrès aux Membres qui

ne se seraient pas faits inscrire au moins un mois avant l'ouverture (Art. II du Règlement de l'Association).

Des formules imprimées A, B, C, D et E, seront envoyées à toute personne qui en fera la demande.

soit au Secrétariat Général de l'Association Internationale Permanente, soit au Secrétariat Général de la Commission allemande d'organisation, soit aux Secrétariats des Comités Nationaux Permanents de l'Association.

III. — Facilités de Voyage

La Commission allemande d'organisation et le Bureau Exécutif de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route ont obtenu, jusqu'ici, en faveur des Congressistes, les réductions ci-après sur les tarifs de chemins de fer, de navigation et de lignes aériennes,

1. — Chemins de fer

Allemagne. — A tous les Congressistes inscrits comme Membres réguliers et remplissant toutes les formalités nécessaires, les Chemins de fer allemands accorderont une réduction de 33 1/3 % sur les tarifs : 1° aux Congressistes étrangers, à l'aller entre une gare frontière et Munich et au retour de Berlin jusqu'à une gare frontière ; 2° aux Congressistes allemands, à l'aller entre leur domicile et Munich et au retour de Berlin à leur domicile.

De plus amples renseignements concernant les formalités à suivre pour obtenir ces facilités seront donnés ultérieurement.

Belgique. — Les Chemins de fer belges accorderont une réduction de 35 % sur présentation de la carte de Congressiste et d'un *Réquisitoire* qui devra être demandé à M. le Président du Comité National Belge des Congrès Internationaux de la Route (38, rue de Louvain, à Bruxelles), avec l'indication des parcours à faire en Belgique et de leurs dates extrêmes. Une formule spéciale — à se procurer de la même manière — permettra d'obtenir *au départ de l'Angleterre* des billets de Congressiste pour le voyage *aller et retour* de Douvres à Hergenrath (frontière).

France. — Les Chemins de fer français ont consenti une réduction de 50 %, à l'aller et au retour, sur parcours simple d'au moins 50 kilomètres (du 20 août au 5 octobre 1934).

Grande-Bretagne. — Les Chemins de fer anglais accorderont pour l'aller et le retour le tarif d'un voyage simple plus 33 % (du 25 août au 29 septembre 1934).

Italie. — Les Chemins de fer de l'Etat italien accorderont aux Congressistes, sur présentation de la carte du Congrès accompagnée d'une formule spéciale, une réduction de 30 %.

Hongrie. — Les Chemins de fer hongrois accorderont aux Congressistes le tarif de la classe immédiatement inférieure à celle utilisée (ce qui équivaut à une réduction de 33 % environ) pour un voyage aller et retour, la constatation du voyage d'aller devant être faite au bureau du Congrès.

Pour obtenir ces facilités, les Congressistes devront demander à la Direction des Chemins de fer hongrois (Magyar Kiralyi Allamvasutak-Igazgatóság, à Budapest) une « carte de légitimation » (verte) qu'ils obtiendront moyennant le versement d'une taxe de 25 fillér (pour frais d'établissement de la carte) à envoyer en même temps que la demande.

Des facilités seront accordées en outre aux Congressistes qui désireraient visiter la Hongrie au cours du voyage, soit à l'aller, soit au retour.

Maroc. — Les Chemins de fer du Maroc et le Chemin de fer de Tanger à Fez accorderont une réduction de 50 %.

Portugal. — Les Chemins de fer portugais accorderont une réduction de 50 %.

Roumanie. — La Régie autonome des Chemins de fer accordera une réduction de 50 %.

Suisse. — Pour le tarif *en transit*, des réductions seront accordées pourvu que le voyageur séjourne au moins sept jours en Suisse et dans les conditions prévues par les Règlements généraux (Consulter les Agences de Voyages).

Yougoslavie. — Les Chemins de fer yougoslaves accorderont une réduction de 50 %.

Les pourparlers avec les Administrations des Chemins de fer d'autres pays concernant les réductions envisagées ne sont pas encore conclus ; les résultats seront communiqués ultérieurement.

D'ores et déjà, il est entendu que des réductions seront accordées :

Au **Danemark**, pour groupes d'au moins quinze personnes ;

En **Suède**, par les Chemins de fer suédois, pour groupes d'au moins vingt personnes voyageant ensemble.

2. — Lignes de Navigation

La résolution adoptée par la Conférence Atlantique de ne concéder aucune réduction sur les tarifs, ne permettra pas d'exception en faveur des membres du VII^e Congrès International de la Route. En conséquence, il n'y aura de réductions qu'en dehors des lignes soumises à la Conférence pour des voyages par mer exécutés partiellement dans les autres régions. La Commission allemande d'organisation n'aura pas les moyens de rechercher ces facilités; les Comités Nationaux de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route et les Premiers Délégués Officiels des pays sont priés, le cas échéant, de se charger de cette tâche.

Allemagne. — Le « Seedienst Ostpreussen » accordera sur la ligne Travemünde-Swinemünde-Pillau, une réduction de 40 %. Cette facilité intéresse les Congressistes venant des pays situés sur les côtes de l'Est et du Nord de la Mer Baltique.

Maroc. — Réduction de 35 % accordée par la Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie Paquet.

Roumanie. — 30 % accordés par la Régie autonome des Ports et Communications par eaux, sur bateaux roumains entre les ports d'Égypte et du Levant et Constanza.

3. — Lignes Aériennes

Allemagne. — Les pourparlers avec la Société « Lufthansa » concernant une réduction sur les tarifs pour le Congrès ne sont pas encore conclus. Les résultats en seront communiqués ultérieurement.

Grande-Bretagne. — L'« Imperial Airways Ltd » accordera une réduction de 10 % sur les tarifs.

Italie. — Toutes les Compagnies de Navigation aérienne exploitant des lignes en Italie accorderont (suivant modalités qui seront indiquées ultérieurement) une réduction de 30 %.

Maroc. — La Société « Air-France » accordera une réduction de 10 %.

4. — Avis important

1. — Afin de pouvoir profiter des facultés de circulation ci-dessus mentionnées, il est particulièrement recommandé aux Membres de s'y prendre à l'avance et de se conformer, avant le 1^{er} juin 1934 au plus tard, aux indications données.

2. — Les Congressistes pourront aussi trouver l'occasion d'assister aux célèbres représentations des « Mystères de la Passion », à Ober-Ammergau, qui, en 1934, commenceront le 27 mai et se termineront le 16 septembre. Aux environs de l'époque du Congrès, il y aura des représentations les 29 août, 3, 5, 10, 12 et 16 septembre; il sera facile de s'y rendre de Munich par des services de transport spéciaux.

5. — Passeports

Tous les Membres se rendant au Congrès devront être pourvus d'un passeport.

Les droits de « visa » entre l'Allemagne et les pays ci-après désignés ont été supprimés :

Australie, Autriche, Canada, Cuba, Danemark, Danzig, Équateur, Esthonie, Finlande, Grande-Bretagne, Haïti, Honduras, Hongrie, Irlande (État libre), Irlande du Nord, Italie, Japon, Lettonie, Luxembourg, Nicaragua, Norvège, Panama, Pays-Bas, Portugal, Siam, Soudan anglais, Suède, Suisse, Tchéco-Slovaquie, Uruguay, Yougoslavie.

Les Congressistes en provenance de tous les autres pays et ceux qui passeront par des pays pour lesquels le droit de visa est en vigueur, devront se procurer le visa nécessaire.

Les frais pour les visas allemands sont très réduits.

Les Délégués chargés de représenter officiellement leur gouvernement pourront se procurer le visa gratuit en s'adressant au Consulat d'Allemagne de la région qu'ils habitent et en justifiant de leur qualité officielle.

Il est recommandé, d'ailleurs, à tous les Congressistes de se renseigner avant leur départ auprès du Consulat allemand sur les prescriptions concernant l'entrée en Allemagne.

IV. — Hôtels - Tarifs

La Commission allemande d'organisation croit devoir appeler l'attention des membres désireux d'assister au Congrès sur la nécessité qu'il y a de se préoccuper de leur logement à Munich et de se faire réserver des chambres dans les hôtels (en raison des représentations de la « Passion » d'Ober-Ammergau, qui attirent beaucoup de monde) avant le 1^{er} juillet 1934.

Les demandes de logement devront être adressées

soit directement, soit par l'intermédiaire des Agences de Voyages, au Secrétaire Général de la Commission allemande d'organisation à Munich, au moyen de la FORMULE F. Aucune provision ne sera à joindre à cette demande de logement.

Ci-après une liste d'hôtels de Munich portant les prix des chambres à 1 ou 2 lits, avec ou sans salle de bains. Dans le cas où un Congressiste désirerait plus particulièrement être logé dans un hôtel déter-

miné, il devrait l'indiquer expressément dans sa demande.

Toutefois, en raison du grand nombre probable des Congressistes, il n'est pas possible de garantir d'une manière absolue que les logements attribués répon-

dront exactement aux demandes qui seront faites, mais la Commission fera tous ses efforts pour donner satisfaction, dans toute la mesure du possible, aux desiderata exprimés.

HOTELS	Nombre de Chambres	CHAMBRES			
		pour 1 personne avec Salle de bains	pour 2 personnes avec Salle de bains	pour 1 personne sans Salle de bains	pour 2 personnes sans Salle de bains
		RM	RM	RM	RM
1. Leinfelder.	200	—	—	5,50 -- 8,00	11,00 -- 15,00
2. Eden-Hotel.	180	8,00 -- 10,00	15,00 -- 18,00	4,00 -- 6,50	7,50 -- 12,00
3. Excelsior.	275	6,50 -- 8,50	13,00 -- 17,00	3,50 -- 5,50	7,00 -- 11,00
4. Deutscher Hof.	200	7,50 --	14,00 --	2,50 -- 5,00	5,00 -- 10,00
5. Deutscher Kaiser.	530	8,50 -- 9,50	16,00 -- 18,00	4,00 -- 6,00	8,00 -- 12,00
6. Schottenhammel.	350	7,00 -- 8,00	14,00 -- 16,00	3,50 -- 6,00	7,00 -- 12,00
7. Metropol.	146	6,00 --	12,00 --	4,00 --	8,00 --
8. Roter Hahn.	200	6,00 -- 8,00	12,00 -- 15,00	3,50 -- 6,00	7,00 -- 12,00
9. Kaiserhof.	200	7,50 --	12,00 --	4,00 --	8,00 --
10. Bahnhofshospiz.	160	6,50 --	14,00 --	4,50 --	9,00 --
11. Christliches Hospiz.	180	—	9,00 --	3,50 -- 3,80	7,00 -- 7,50
12. Feldhütter.	75	—	—	2,50 -- 3,50	5,00 -- 7,00
13. Ingolstadter Hof.	75	—	—	2,50 --	—
14. Sachsischer Hof.	115	—	—	2,50 -- 3,50	5,00 -- 7,00
15. Germania.	140	4,50 -- 5,00	9,00 -- 10,00	3,00 -- 3,50	6,00 -- 7,00
16. Württemberger Hof.	70	—	—	3,00 --	6,00 --
17. Gründwald.	320	8,00 --	15,00 --	4,50 --	9,00 --
18. Senefelder Hof.	100	—	—	2,50 -- 3,50	5,00 -- 7,00
19. Europaischer Hof.	200	10,00 -- 12,00	18,00 -- 22,00	5,00 -- 6,00	9,00 -- 12,00
20. Königshof.	200	8,00 -- 10,00	16,00 -- 20,00	4,50 -- 6,00	9,00 -- 12,00
21. Vier Jahreszeiten.	300	10,00 -- 12,00	18,00 -- 20,00	5,00 -- 7,00	8,00 -- 11,00
22. Continental.	120	12,00 -- 16,00	20,00 -- 25,00	7,00 -- 10,00	14,00 -- 18,00
23. Herzog Heinrich.	160	6,50 -- 8,00	13,00 -- 16,00	2,50 -- 4,50	5,00 -- 9,00
24. Torbräu.	110	—	—	— 2,50	5,00 --
25. Peterhof.	80	—	—	2,50 -- 3,50	5,00 -- 7,00
26. Union.	71	5,50 --	10,50 --	3,50 --	7,00 --
27. Marienbad.	110	10,00 -- 12,00	12,00 -- 18,00	6,00 -- 8,00	10,00 -- 16,00
28. Hospiz Schweizerhof.	60	—	—	2,50 -- 3,50	5,00 -- 7,00
29. Schwarzer Adler.	150	5,50 -- 6,50	11,00 -- 13,00	3,00 -- 4,00	6,00 -- 8,00
30. Regina Palast.	350	12,00 -- 16,00	20,00 -- 25,00	6,00 -- 10,00	12,00 -- 18,00
31. Bayerischer Hof.	300	10,00 -- 18,00	18,00 -- 28,00	5,00 -- 10,00	9,00 -- 18,00

Les prix ci-dessus, exprimés en Reichsmarks, qui tiennent compte d'une réduction de 20 à 25 % en faveur des Congressistes, s'appliquent exclusivement aux chambres. Quant aux repas, ils pourront être pris, soit dans les hôtels, soit dans les nombreux restaurants dont les prix variés permettront d'accueillir toutes les bourses.

(Les lignes laissées en blanc dans le tableau ci-dessus signifient que l'hôtel correspondant ne comporte pas de disposition du genre indiqué dans la clas-

sification générale).

En outre, la Commission allemande d'organisation sera à même d'indiquer de nombreuses pensions modernes avec tout le confort, dont les prix varient de 4 à 6 RM la chambre pour une personne et de 8 à 12 RM la chambre pour deux personnes; ou encore des chambres plus simples mais situées dans de bonnes maisons bien aménagées, au prix de 2,50 à 3,50 RM la chambre pour une personne et de 4,50 à 7 RM la chambre pour deux personnes.

V. — L'Exposition Internationale de la Route

L'Exposition aura lieu, d'après les dispositions de l'article premier de la Convention de Paris du 22 février 1928, comme une Exposition spéciale de l'Industrie allemande et étrangère pour la construction des routes, organisée à l'occasion du VII^e Congrès International de la Route.

Pour l'organisation de cette Exposition, s'est formée, le 16 avril 1933, une Association officielle — le « Verein Strassenbauausstellung 1934 », München — qui comprend des représentants des grandes Organisations allemandes de l'Industrie et des Services des Ponts et Chaussées.

L'Exposition aura lieu du 3 au 19 septembre 1934. Elle prendra donc fin en même temps que le Congrès de la Route.

Il a été impossible de réunir l'emplacement de l'Exposition avec les locaux mêmes des séances du Congrès, mais cette séparation ne se fera aucunement sentir grâce à un va-et-vient d'autobus gratuits pendant

la semaine du Congrès entre l'Exposition et le lieu des séances.

A l'Exposition seront admis : les matériaux de construction, manufacturés ou non, utilisables pour la construction des routes et tout ce qui concerne leur fabrication ; les machines et les instruments, la représentation des diverses méthodes de construction des routes, y compris celle des machines et instruments qui trouvent leur application dans cette construction ; tout ce qui concerne la circulation routière, enfin les recherches et documentations économiques, statistiques, etc..

De plus amples renseignements concernant les Exposants seront envoyés spécialement aux Comités Nationaux Permanents de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route ou aux Premiers Délégués des pays par les soins de la Direction de l'Exposition.

VI. — Excursions après le Congrès

Il y aura, après le Congrès, quatre Excursions payantes, à prix très modéré, auxquelles pourront participer toutes les personnes admises au Congrès et leurs familles.

Ces voyages dureront de huit à dix jours et auront pour objet de faire connaître aux Congressistes les particularités que présente l'Allemagne, tant au point de vue des sites naturels ou historiques qu'en ce qui concerne la technique de la route et des transports.

Ils donneront l'occasion de voir les « Reichsautobahnen » (Autoroutes), la plus récente création allemande concernant la construction des routes, dans les différents états de leur établissement. Ces Excursions, qui auront Munich comme point de départ, commenceront le dimanche 9 septembre pour se terminer au plus tard le mardi 18, à Berlin, où le Congrès se clôturera par une cérémonie officielle qui aura lieu le mercredi 19 septembre.

VII. — Informations diverses

1. — Envoi de la Carte de Membre du VII^e Congrès

Les Congressistes (Membres Permanents ou Membres Temporaires de l'Association) qui auront rempli les formalités exigées et se seront fait régulièrement inscrire en temps utile (voir ci-dessus § II), recevront leur carte de Membre du VII^e Congrès ainsi que les pièces nécessaires pour obtenir les facilités de voyage. Dans le cas contraire, ils pourront retirer leur carte lors de l'ouverture du Congrès aux bureaux de distribution installés à cet effet dans le local du Congrès.

2. — Distribution de Documents

a) *Avant la session.* — Les rapports écrits pour le VII^e Congrès seront envoyés à tous les adhérents, en langue française, anglaise ou allemande, par les soins du Bureau Exécutif de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route.

b) *Pendant la session.* — La distribution des documents sera faite aux bureaux installés à cet effet dans les locaux du Congrès, à la « Technische Hochschule ».

A ces mêmes bureaux sera effectué la distribution de toutes les autres publications du Congrès, des bil-

lets pour les réceptions et excursions, des programmes et avis divers et de la correspondance.

3. — Agences de Voyages

L'acquisition des billets de chemins de fer et de bateaux, ainsi que les dispositions à prendre pour réserver des places, des cabines et des chambres d'hôtels, pourront être opérées par l'intermédiaire de « Mitteleuropäischer Reisebüro », « Norddeutscher Lloyd », « Hamburg-Amerika-Linie », « Thos. Cook et Son-Wagons-Lits », « American Express Company », ou de toute autre Agence de voyage qualifiée.

4. — Renseignements généraux

a) A la Gare Centrale de Munich, sera installé un Bureau officiel de renseignements pourvu d'interprètes

auxquels les Congressistes pourront s'adresser pour obtenir, à leur arrivée, tous les renseignements les intéressants.

b) Pendant le Congrès sera publié quotidiennement un Journal qui donnera tous les avis et informations concernant les séances du Congrès, les détails du Programme, les Excursions, la tenue prescrite pour les diverses réceptions et tous autres renseignements concernant les Congressistes.

c) Les Congressistes trouveront dans les locaux du Congrès une salle de correspondance. Ils pourront se faire adresser leurs lettres au Secrétariat Général de la Commission Allemande d'Organisation, à Munich. Les lettres leur seront remises au bureau de distribution mentionné ci-dessus.

d) Les télégrammes peuvent être envoyés à l'adresse « Instraco-Munich ».

Les articles destinés à être insérés au Bulletin ainsi que toutes les observations et suggestions relatives à la rédaction du Bulletin doivent être adressés au Camarade **Prot**, à l'adresse suivante :

M. MARCEL PROT

Ingénieur des Ponts et Chaussées

Contrôle de l'Exploitation Technique des Chemins de Fer

Ministère des Travaux Publics, 244, boulevard Saint-Germain

Paris VII^e



Expertises, Achats amiables et Expropriations pour les Services publics

Toutes formalités et procédures jusqu'à décision du Jury

Ancien cabinet MAUGÉ & GAY

PAUL GAY* et **RAYMOND CHABROL***

Expert Immobilier *Ingénieur, Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique*

chargés des acquisitions pour le Ministère des Travaux Publics
et les Chemins de fer de l'Etat

TÉLÉPHONES :

Caumartin 27-94
Maillot 28-06

7, Boulevard de la Madeleine, 7
PARIS

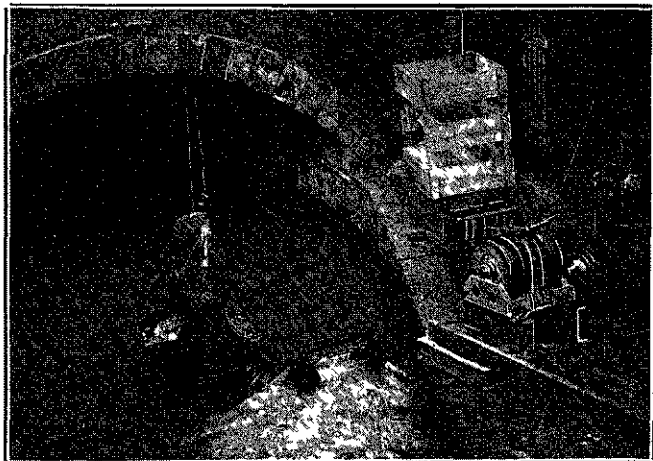
AFFAIRES TRAITÉES
de 1927 à 1933

56.000.000 de francs

LE SCRAPER PIC

Convient à l'extraction directe des matières tendres ou de dureté moyenne, à sec ou sous l'eau, et au ramassage des produits durs en blocs.

C'est l'appareil le plus simple et le plus économique à tous les points de vue pour l'exploitation des sablières et l'extraction du sable en rivière, le curage



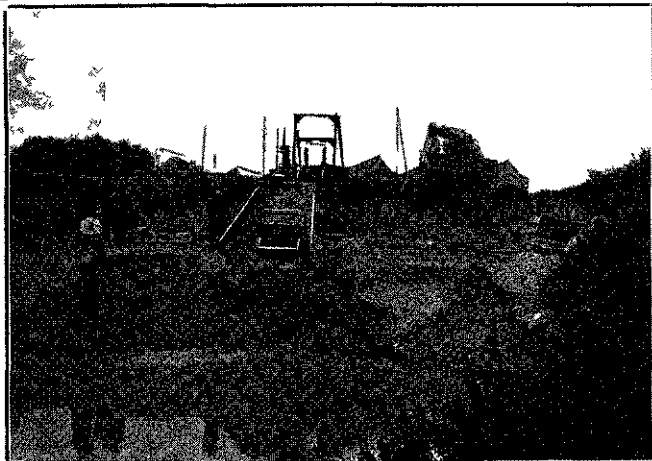
Curage d'un canal en tunnel par SCRAPER PIC ABO alimentant une benne

des cours d'eau, canaux, étangs, bassins à boues, albraques, le ramassage des produits abattus dans les mines et carrières.

PIC (S. A.)

Boulevard de Strasbourg, Nogent-sur-Marne (Seine)
Tel. : Tremblay 04-43 (Réseau de Paris).

Manutention et traitement mécanique de tous produits.



Exploitation d'une sablière par treuil PIC AB1 moteur à essence de 22 chevaux



ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

PLACHACIM-PARIS

Registre du Com. Seine 46319

TÉLÉPHONE :

Botzaris : 86-00 (7 lignes groupées)

Inter-Botzaris 21 (6 lignes groupées)

Établissements
Poliet & Chausson

Capital 125 millions

125, Quai de Valmy -- PARIS (10^e)

Ciments
Chaux
Plâtres

Production Annuelle : 2.000.000 de TONNES

39 USINES -- 35 DÉPOTS



Ciment portland artificiel
Demarle
Lonquét
 le meilleur et le plus régulier

Société des Ciments Français, 80 Rue Talibout Paris (9^{me})

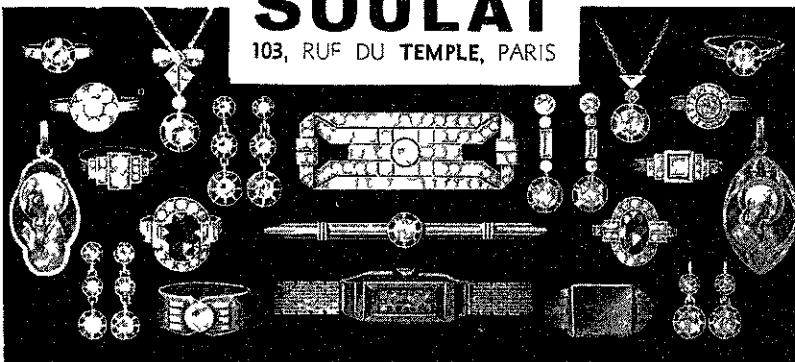
FABRIQUE FRANÇAISE DE BIJOUTERIE - JOAILLERIE - HORLOGERIE

ARCHIVES 07-29

La Fabrique SOULAT, consent aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines une

REMISE DE 25 %
 (sauf sur quelques objets de marque)

La Maison Soulat fournisseur des plus Grandes Maisons donne toute garantie quant au bon point et à la fabrication soignée



SOULAT
 103, RUE DU TEMPLE, PARIS

Choix très important de Bagues de fiançailles et de tous genres Broches Barrettes Bracelets Pendentifs Pendants d'oreilles Montres Chaînes de montres Colliers Médailles Orfèvrerie Cadeaux de mariages Transformations de tous bijoux — Dessins et envois de choix sur demande

FONDATAIONS ÉCONOMIQUES

PIEUX " VIBRO "

en ciment armé moulé directement dans le sol

S'adresser : ÉTUDES ET TRAVAUX S. A.
 22, rue de Tournai, 22, à LILLE

SOCIÉTÉ ANONYME
POUR
la Construction et l'Entretien des Routes

Capital : 15.750.000 francs

Siège social :

1, rue Jules-Lefebvre, PARIS (9^e)

Télegr. ROULOSACER-PARIS

R.C. Seine 188.282

TÉLÉPH. : TRINITÉ 35-34

— 35-35

REVÊTEMENTS ORDINAIRES
CYLINDRAGES -- GOUDRONNAGES
BITUMAGES

REVÊTEMENTS SPÉCIAUX

LE BITULITHE

sans boue ni poussière

usure inappréciable

LE ROCASPHALTE

Revêtement s'employant à froid

MATÉRIEL PNEUMATIQUE



MARTEAUX PERFORATEURS
MARTEAUX PIQUEURS
MARTEAUX BÈCHES
-- BRISE-BÉTON --

MEUDON

LES PLUS SIMPLES
LES PLUS MANIABLES
LES PLUS DURABLES

FORGES ET ATELIERS

DE MEUDON

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE 10 000 000 FRANCS

**175 à 189, Av. de Verdun,
à MEUDON (S.-et-O.)**

Adr. Télégr. : FORGEADON-MEUDON. Tel. : VAUGIRARD 00-40 (2 lignes)

Registre du Commerce Seine 79 114

ACHETEZ FRANÇAIS



PEINTURES

POUR

SIGNALISATION

ROUTIÈRE



BITUVIA

S'APPLIQUE SUR LA ROUTE MEME

BITULUX

POUR SIGNALISATION LATÉRALE



SOCIÉTÉ FRANÇAISE

BITUMASTIC

39, RUE DU COLISÉE

TÉL. : ÉLYSÉES 39-63 (4 lignes)

P A R I S

VENOT & C^{ie}à **ONNAING (Nord)****BUREAUX A PARIS: 55, rue d'Amsterdam, 8°**Téléph. : **Trinité 03-36 et 03-37.****ENTREPRISE GÉNÉRALE****Ateliers de Constructions Métalliques et Mécaniques
FONDERIES DE FONTE ET D'ACIER****Matériel de Mines****Manutention Mécanique -- Portiques****Grues -- Ponts Roulants****Escaliers Mécaniques****Transporteurs Aériens et Bennes Automotrices****Ponts et gros travaux métalliques****PÉNICHES MÉTALLIQUES — CHALANDS****COMPAGNIE****PARISIENNE des ASPHALTES**

FONDÉE EN 1877

39, Rue de Liège, PARIS

R. C. 3148

Tél. Europe 61-30 et 61-31

USINES : Dunkerque, Pantin,
(Nord) (Seine)**Grand-Quevilly, Montargis, Le Coteau**
(Seine-Inférieure) (Loiret) (Loire)**PRODUITS pour ROUTES
GOUDRON
GOUDRON BITUME
ÉMULSIONS****3, RUE LA BOÉTIE, 3 -- PARIS (VIII°)**Télégramme :
Lévalit-47
ParisTéléphone :
Anjou 10-40 à 10-44
Inter-Anjou 247**BITAR****Produit antidérapant**
ne ressuant pas
S'emploie sur toutes chaussées
goudronnées -- bitumées avec
excès -- asphalte comprimé --
béton bitumineux -- béton de
ciment -- pavés de bois.
Fabrication sur place avec le
goudron de l'Administration**ÉMULSIONS DE BITUME**
toutes teneurs - tous emplois**BITARCOL** pour améliorer le
goudron et activer le séchage**VIAFIX** pour stabiliser le
goudron-filler et retarder le
vieillessement-- **GOUDRON FROID** --**BITUME SPÉCIAL****Produit d'imperméabilisation**
à haut pouvoir incorporant
Fabrication et mise en œuvre
par matériel à
grand rendement
avec gravillonnage mécanique**RÉPANDAGE DE TOUTS
PRODUITS HYDROCARBONÉS****TARMACADAM**Fabrication à froid et mise en
œuvre avec les matériaux du
pays**MATÉRIEL :**Emulseur -- Gravillonneuses
Divers**VIALAC :**Peintures p^r routes et bornes
Traceuse "VIALAC"**PAVAGE EN FONTE**Type "VIALIT", à emboîtement -- Pose rapide sur sable
SOUPLE - AMORTIT LES VIBRATIONS - INDÉFORMABLE**SOCIÉTÉ ANONYME**

DE

TRAVAUX ROUTIERS

ET

d'Applications des Goudrons et Asphaltes**.TRAGA.**

Capital : 1,000.000 de Francs. — R. C. Béthune N° B. 617

Siège Social à LIBERGOURT, par Carvin (P.-de-G.)**Etablissement à THOUROTTE (Oise)**

Tél. : Libercourt N° 6 — Thourotte N° 7

GOUDRONS PRÉPARÉS**Emulsions - Bitumes - Asphaltes**

Fourniture - Epandage - Manutention - Stockage

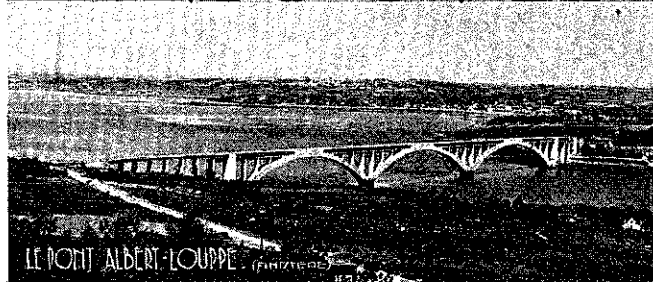
**Préparation et Applications de
GOUDRONS et BITUMES au FILLER
par Procédés et Appareils brevetés**

1^{ère} ENTREPRISE

Capital 6.000.000 de francs

DADIC 20 RUE VEDIER

LYON 63 AV. FELIX FAUDE

LIMOUSIN

TEL. GALV. 38-06. 71-66 - R.C. SEINE. 122.319

4 CROISIÈRES EN MÉDITERRANÉE

à bord du paquebot "MONTE ROSA"

(14.000 tonnes -- classe unique)

1^{re} croisière : Portugal Maroc, Espagne, Italie, Corse, Côte d'Azur.

Du 22 mars au 10 avril 1934.

2^e croisière : Egypte, Palestine Syrie.

Du 12 avril au 4 mai 1934.

3^e croisière : Grèce, Turquie, Italie.

Du 7 au 27 mai 1934.

4^e croisière : Italie, Iles Baléares, Maroc, Espagne Portugal.

Du 28 mai au 16 juin 1934.

PRIX à partir de 900 francs.

Pour tous renseignements et brochures détaillées s'adresser à :

HERNU, PERRON & STOCKWELL LTD61, Boulevard Haussmann, PARIS (8^e)VOUS ÉVITEREZ
LES MALODORANTES
VIDANGES
EN UTILISANT**SEPTICOS***la fosse septique moderne*QUI ASSURE UNE
— ÉPURATION —
COMPLÈTE
DES MATIÈRES DE W. C.
LE LIQUIDE ÉPURÉ
SORTANT DU FILTRE
EST CLAIR
INCOLORE
INODORERENSEIGNEMENTS, DEVIS ET PROJETS
GRATUITS SUR DEMANDE**SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ÉPURATION BIOLOGIQUE**

44, rue de Lisbonne - PARIS — Laborde 04-00

SIGNALISATION SUR ROUTES

LES PLOTS LUMINEUX
"REFLEX"

VISIBLES de JOUR et de NUIT
à tranche cylindrique verticale

SYSTÈME PAULET breveté S.G.D.G.
ont fait la preuve qu'ils balisent parfaitement
de jour et de nuit les

PASSAGES DANGEREUX
si nombreux sur les routes

ILS SONT } **SIMPLES**
INOXYDABLES
FACILES A POSER
INUSABLES
EXEMPTS D'ENTRETIEN
ÉCONOMIQUES

et donnent la plus entière satisfaction
à tous les Ingénieurs qui les emploient

A ce sujet, voir article de M. COUDERT, ingénieur T.P.E.,
paru dans la *Revue des Travaux Publics* de Mars-Avril
1932.

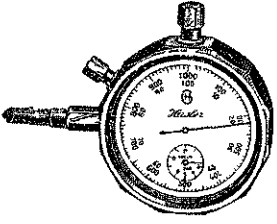
Echantillons, Notice, Photographies et références sur demande
à M. A. PAULET, Ingénieur-Constructeur,
à LE CHAMBON-FEUGEROLLES (Loire) Tél. 100

ZIVY & C^{IE} 29-31, R. de Naples
PARIS-8^e
Magasins :
72, R. du Rocher
T. : Laborde 16-70

TACHYMÈTRES
& TACHYGRAPHES

portatifs et stationnaires

COMPTEURS
-TOTALISATEURS-
CHRONOGRAPHES
-- CONTROLEURS --
D E R O N D E S



Compte-tours Universel
HASLER

INDICATEURS DE VITESSE à distance

LEROUX & GATINOIS

175, Rue du Faubourg-Poissonnière - PARIS (9^e)
Trudaine 86-57 — 86-58

MATÉRIEL pour Goudron
Bitume Emulsions
Mélanges Goudron-Bitume
Goudron-Filler — Tarmacadam-Asphalte
Epanchage de tous produits avec
le PROJECTEUR CENTRIFUGE EJALG



PRIX ET DEVIS SUR DEMANDE

K 75 



Pas de pompage impossible

Bitume chaud, émulsion de bitume à haute teneur, eau de savon, goudron d'usine à gaz, goudron déshydraté, silicate de soude, tous les produits utilisés dans la construction et l'entretien des routes seront pompés comme de l'eau claire avec la

POMPE
MOUVEX
qui pompe tout

Demandez des renseignements à A. PETIT, Ing. E.C.P.
5, Rue du Sahel — PARIS (12^e)

VERSILLE FRÈRES

26, Avenue Emile-Zola — PARIS

Téléphone : VAUGIRARD 38-44

R. C. : Seine 11 185

TRAVAUX PUBLICS VIADUCS - SOUTERRAINS

EXPOSITION DE FRANCE A ATHENES 1928

DIPLOME DE GRAND PRIX

EXPOSITION DE BARCELONE 1929

DIPLOME DE GRAND PRIX

EXPOSITION DU CAIRE 1929

HORS CONCOURS - MEMBRE DU JURY

EXPOSITION INTERNATIONALE DE LIEGE 1930

DIPLOME D'HONNEUR

MAÇONNERIE - BÉTON ARMÉ IMMEUBLES

CONCOURS DE FAÇADES DE LA VILLE DE PARIS 1931

MÉDAILLE DE BRONZE

INSTALLATION DE RÉSEAUX ÉLECTRIQUES EN CABLES ARMÉS

POSTES SOUTERRAINS

H.T. - B.T.

BRANCHEMENTS EN CABLES ARMÉS

(AGRÉÉS PAR LA VILLE DE PARIS)

Grande Bijouterie

GODCHOT

MAISON CENTENAIRE FONDÉE EN 1829

31 et 31^{bis}, B^d St Martin PARIS

LE PLUS IMPORTANT CHOIX
DE BIJOUX et DIAMANTS
MONTRES DE TOUTES MARQUES
ORFÈVRE, COUVERTS et COUTEAUX
PENDULES et LUSTRES

PRIX INÉGALABLES

Plus de 400 garnitures
de cheminées
en magasin

10% d'Escompte
à MM les Sociétaires sur présentation
de la Carte à la Caisse

SACOROUTE

77, rue Saint-Lazare

PARIS-IX^e

REVÊTEMENTS MODERNES

en BÉTONS ASPHALTIQUES BITULITHIC

SACOLITHE

SACOMAC

en TARMACADAMS appliqués à CHAUD

ou à FROID

en BÉTONS DE CIMENT

TOUS TRAVAUX INTÉRESSANT LA ROUTE

SOCIÉTÉ CHIMIQUE de la ROUTE

9, rue de la Baume -- PARIS (VIII^e)

MICMELL

Emulsion bitumineuse à 50 et
60 % de bitume.

Emulsion type HIVER.

MICTAR

Bitume spécial utilisable à
chaud et à froid.

Remplace le goudron pour les
premières couches.

TARGEL

Mélange goudron-bitume

Gel de silice

Revêtement à séchage rapide
ANTIDÉRAPANT

FOURNITURE-RÉPANDAGE

USINES : Nogent-l'Arnaud (Aisne). — Tournes (Ardennes). — Argentan (Orne). — Nemours (Seine-et-Marne). — Nevers (Nièvre). — Confolens (Charente). — Rochefort (Charente-Inférieure). — Collonges-au-Mont-d'Or (Rhône). — Espère (Lot). — Labruguière (Tarn).

DUCO TRAFIC
 PEINTURES pour la plus résistante des REVÊTEMENTS ROUTIERS
 la plus inaltérable
 Un seul déplacement pour les trois teintes
 avec les PEINTURES SPÉCIALES pour BORNES
 Séchage ultra rapide

DUCO BORNE

Produits de la Société Française DUCO
A. JACQMIN
 Agent général pour les peintures
DUCO TRAFIC et DUCO BORNE
 14, rue Lincoln, Paris - VIII^e

Teleph Elysees 36-26 Télégr Metaven - Paris

ENTREPRISES BILLIARD
 SOCIÉTÉ ANONYME
 AU CAPITAL DE 2.000.000 DE FRANCS

39, rue Washington, Paris-8^e

TRAVAUX PUBLICS

POUR LA CONSTRUCTION DE TROTTOIRS
 TAPIS ANTIDÉRAPANTS -- QUAIS DE GARES
 LE REPROFILAGE DE CHAUSSÉES
 LA CORRECTION DE BOMBEMENTS

ALPHASTICMAC
 Matériaux enrobés d'un produit bitumeux spécial
 et appliqués à froid

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE COLAS
39, rue du Colisée -- PARIS (8^e)
 Tél. Elysees 39-63 (4 lignes groupées)

**ÉPURATION GÉNÉRALE
 DES EAUX RÉSIDUAIRES**

ASSAINISSEMENT

BOUES ACTIVÉES
 seul procédé Français Bté S.G.D.G.

**Destruction des ordures ménagères
 procédé Boggiano Picco**

Bureau Technique d'Hygiène
HYGEA SIMPLEX
35, rue Saint-Dominique, PARIS
 Tél. : Invalides 77-22 -- Littré 44-30

**BENNES AUTOMATIQUES
 "GALLIA"**
 7, Cours du Chapeau-Rouge, 7
 BORDEAUX

Pour manutention de :
 CHARBONS, MINÉRAIS, SABLES, GRAVIERS,
 MOELLONS, POTEAUX DE MINE, etc...

Avec Grues, Treuils, Mâts de charge, Ponts roulants
 de tous genres et de toutes puissances.

Emerillons sur billes "GALLIA"

BÉTON ARMÉ ●

TRAVAUX PUBLICS
 OUVRAGES D'ART

ÉTABLISSEMENTS

BOUSSIRON
10, Boul des Batignolles, PARIS

BIMOID

Société Anonyme pour l'Exploitation d'Emulsions Colloïdales de Bitume au Capital de 3 000 000

Siège Social 52, Avenue des Champs Elysees, PARIS (VIII^e)
 Tel Elysees 85 56 a 59 Inter Elysees 148
 1 kgf Bimoidrout Paris C/Cheques Post 1481 37 Paris
 I C Seine 240 220 B

BIMOID 60 %, Emulsion épaisse et bitumeux inaltérable à notes antiderivants et économiques

BIMO 50 %, spécialement préparé pour revêtements superficiels (pavés, usure terrasses etc)

BIMFIX, "Cur Bick Asphalt" à l'usage de revêtement pour la fixation de revêtements asphaltiques, ciment etc

BIMFILLER, Revêtements superficiels (économiques et antiderivants)

Emulsion de bitume pur incongelable et de la plus haute stabilité. Toutes applications et tous travaux routiers

MANUEL-GUIDE
GRATIS

INVENTIONS

Obtention
de
BREVETS
pour tous Pays

Depot de Marques de Fabrique

H. BOETTCHER Fils, Ingénieur Conseil
21 Rue Cambon, 21 - PARIS

BUREAU SECURITAS

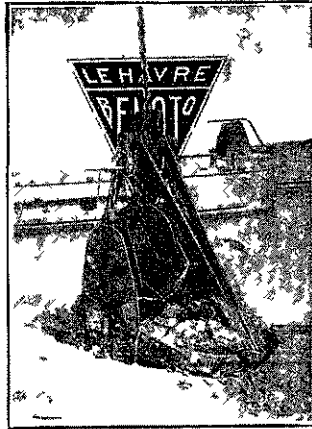
*Association déclarée en conformité de la Loi
du 1^{er} Juillet 1901*

SIÈGE SOCIAL
9, Avenue Victoria - PARIS

*Organe sans but lucratif
spécialisé dans le Contrôle Technique
de la Construction*

Téléphone - **ARCHIVES 86-50** (6 lignes groupées)

EXAMENS DES PROJETS
VERIFICATION DES CALCULS
ESSAIS & ANALYSES DES MATERIAUX
CONTROLE DE LEUR MISE EN ŒUVRE



'BENOTO'

BENNES AUTOMATIQUES

POUR TOUTES MARCHANDISES
POUR TOUS APPAREILS DE LEVAGE

STOCK-ESSAIS-LOCATION



BOÎTE POSTALE N° 9
LE HAUVRE - GRAVILLE
App. Tél. : **BENOTO-HAUVRE**
TELEPHONE 97-18 LE HAUVRE
INTER 5.96 - 5.97
R.C. HAUVRE B. 82

ÉTABLISSEMENTS

DAVEY BICKFORD SMITH & C^o

Explosifs de Mines

6, RUE STANISLAS GIRARDIN, ROUEN (S-1)

BITUME NATUREL DE TRINIDAD

Assure

les meilleurs revêtements
ROUTES NON GLISSANTES
pour tous pays

PRODUIT UNIQUE
POUR
AMÉLIORATION des GOUDRONS

Société "LA TRINIDAD"

12, rue de la Tour-des-Dames, PARIS-9^e

Téléphone : *Trinité 01-17*

CHAUSSÉES MODERNES

Pavages **LA ROUTE** Emulsions
Cylindrages **LA ROUTE** Goudronnages

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de frs

Siège social :

96, rue de Maubeuge — PARIS (X^e)

Téléph. : TRUDAINE 44-70 — R. C. SEINE 207279

Même Maison à

MARSEILLE - VALENCE - CAEN - THIONVILLE

Spécialité de ROUTES en BÉTON

BÉTON VIBRÉ —

VIBROMAC

à haute résistance

Béton vibré "MOSALITE"

Antidérapant et rugueux

T A R M A C A D A M

PAVAGES INDUSTRIELS - TRAVAUX DE VOIRIE

POSES DE CABLES ET CANALISATIONS

MATÉRIEL SPÉCIAL POUR TRAVAUX DE ROUTES

Emulsion "VIASTIC"

Usines à NANTERRE, MARSEILLE, LE POUZIN (Ardèche)

et carrières à AUBAIS (Gard) & GRAVESON (B.-du-R.)

MATÉRIEL D'OCCASION POUR TRAVAUX PUBLICS

F. LE MÉE

16, Avenue Hoche -- PARIS

Carnot 36-42

ACHATS -- VENTES -- LOCATIONS

EXPERTISES -- LIQUIDATIONS

Un technicien -- Un spécialiste

AGENT GÉNÉRAL de vente du matériel
ayant servi à la construction des usines
hydro-électriques de LA TRUYÈRE

Les meilleures références

Broyeurs -- Concasseurs

Compresseurs à air fixes et mobiles

Grues -- Pelles -- Tracteurs

Locomotives -- Bétonnières, etc.

*de matériel est livré en toute confiance
soigneusement revisé*

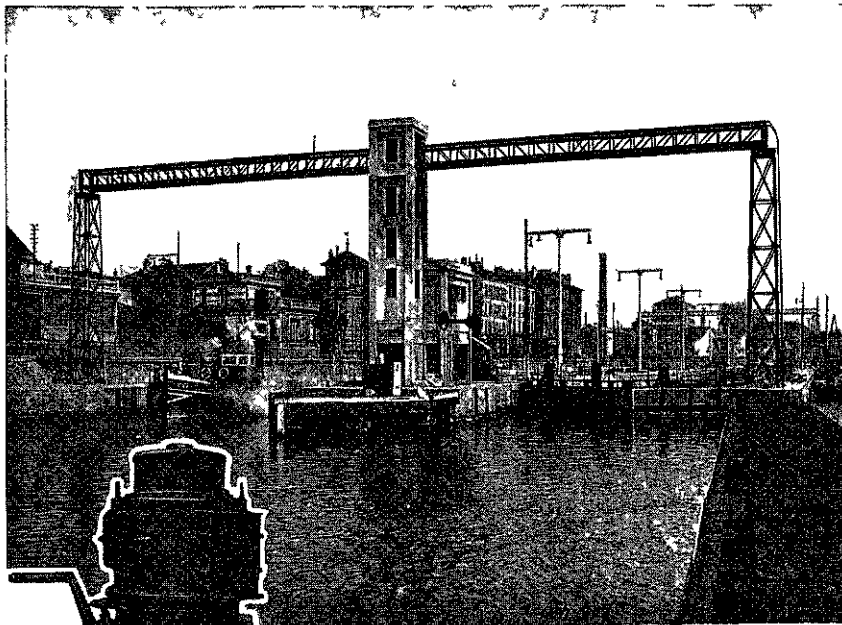
ÉTABLISSEMENTS
HILLAIRET

30, Rue Vicq-d'Azir == PARIS-X^e

Téléphone : Nord 17-28 et 60-92

ATELIERS A PERSAN (Seine-et-Oise)

CABESTANS et TREUILS
à commande électrique



ÉLECTRIFICATION de
l'Ecluse de Suresnes.

ÉLECTRIFICATION D'ÉCLUSES

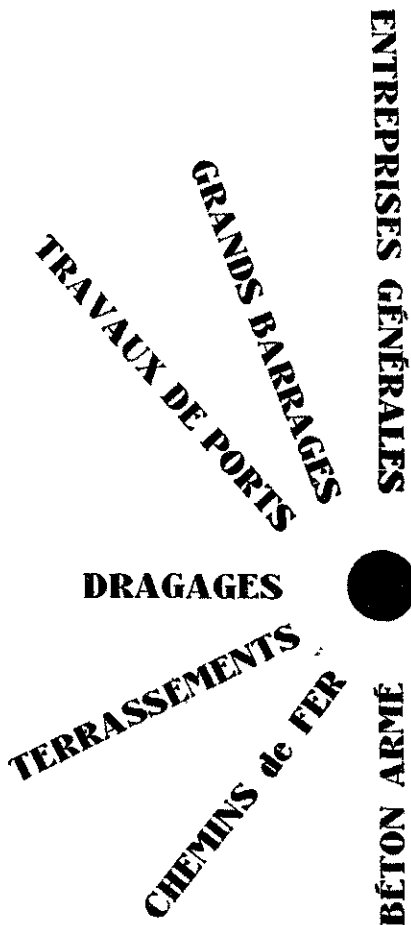
Commande individuelle ou **automatique**
des portes, des vannes et des ventelles.

MANŒUVRES DE PONTS TOURNANTS.
MANŒUVRES DE BARRIÈRES.

Borne de manœuvre de porte
avec commande éventuelle à main

**“ ENTREPRISES
INDUSTRIELLES
et
TRAVAUX PUBLICS ”**

Capital : 10 millions de francs

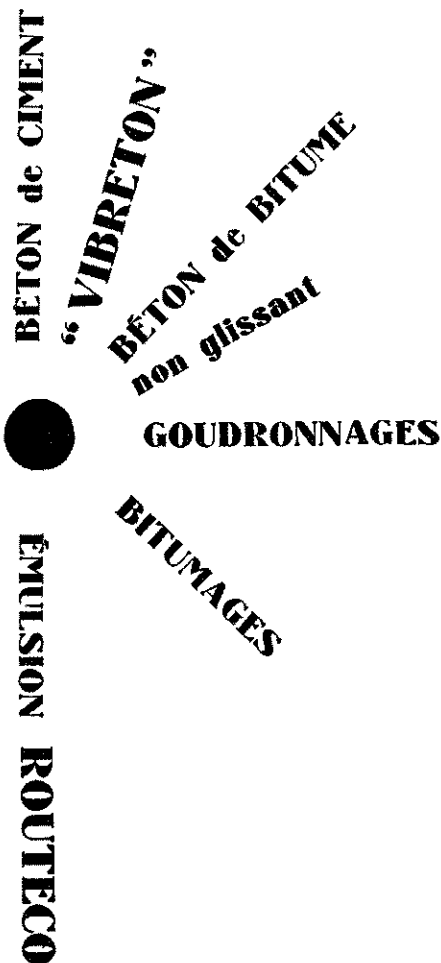


**FONDATEIONS difficiles
par
rabattement de nappe
ou
pétrification du sol**

**39, rue Washington
PARIS**

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
des
ROUTES
ÉCONOMIQUES**

Capital : 2 millions de francs



**39, rue Washington
PARIS**